

法務総合研究所

# 研究部報告

69

交通犯罪に関する研究

2026

法務総合研究所



## は し が き

昨今の交通犯罪情勢を見ると、交通事故発生件数は平成17年以降減少傾向にあるものの、無免許運転、飲酒運転等による交通犯罪は後を絶たず、甚大な被害を生じさせたものも少なくない。

令和3年3月、中央交通安全対策会議が決定した第11次交通安全基本計画は、これまで実施されてきた各種交通安全施策の深化はもとより、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指すこととしている。そして、同計画は、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進のための施策として、受刑者に対する教育活動等の充実、保護観察対象者に対する保護観察の充実等を掲げており、特に、飲酒運転を行った受刑者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対する指導の更なる充実を求めている。また、第二次再犯防止推進計画（令和5年3月17日閣議決定）は、再犯の防止等に関する施策は、犯罪及び非行の実態、効果検証及び調査研究の成果等を踏まえ、社会情勢等に応じた効果的なものとするとしている。

そこで、本研究では、交通犯罪による受刑者に対する質問紙調査を実施し、交通犯罪による受刑者の特性や交通安全意識を分析するとともに、近時における交通犯罪の動向、交通犯罪者に対する刑事施設及び保護観察所における処遇の現状、交通犯罪の被害者等を支援する民間団体の取組等に関する調査を実施した。

本研究が、交通犯罪者に対する再犯防止策等を検討するための基礎資料の一つとなれば幸いである。

本研究の実施に際して、多大な御理解と御協力をいただいた内閣府、警察庁、国土交通省、法務省大臣官房司法法制部、刑事局、矯正局及び保護局並びに被害者支援都民センター、神奈川被害者支援センター、交通事故紛争処理センター及び損害保険料率算出機構の各位に、心より謝意を表す次第である。また、慶應義塾大学の太田達也教授及び同志社大学の川本哲郎元教授には、本研究を進めるに当たり、多大な御示唆と御教示をいただいた。厚く御礼申し上げる。

令和8年3月

法務総合研究所長 森 本 加 奈



# 要 旨 紹 介

本研究では、交通犯罪（危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反をいう。以下同じ。）に焦点を当て、交通犯罪による受刑者に対して質問紙調査を実施し、その結果を取りまとめて分析した。交通犯罪の動向、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者処遇の現状並びに被害者等への支援に携わる民間支援団体の取組についても調査を行った。

## 1 統計調査（第3章）

各種統計資料に基づき、刑事司法の各段階における交通犯罪の動向及び被害者等に関する事項について紹介した。

### （1）交通事故の発生動向等・検挙

交通事故の発生件数の推移（最近30年間）は、平成16年をピークに減少傾向にあり、令和6年（29万895件）は平成16年の約3割まで減少した。運転者が飲酒をしていた場合の交通事故の発生件数の推移（最近30年間）を見ると、平成12年をピークとして減少傾向にあり、令和6年（2,346件）は平成12年の1割以下まで減少した。一方、危険運転致死傷の検挙人員の推移（最近20年間）は、平成26年以降増加傾向にある。道路交通法違反の非反則事件件数の推移（最近20年間）では、「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加した。

### （2）検察・裁判

交通事件の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を見ると、過失運転致死傷等及び道路交通法違反が減少傾向にある一方、危険運転致死傷は増加傾向にある。起訴率（略式命令請求を含む。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷は一貫して70%を超えているのに対し、過失運転致死傷等は20%以下にとどまり、道路交通法違反は、平成17年は80%台であったが、令和6年は40%台まで低下していた。

裁判による科刑状況の推移（最近20年間）を見ると、いずれの罪名も「3年以下（全部執行猶予）」の構成比が一貫して最も高く、特に過失運転致死傷等ではその傾向が顕著であった。

### （3）矯正

交通犯罪による刑事施設への入所者の人員の推移（最近20年間）を見ると、総数は平成23年以降

減少傾向にあり、内訳では道路交通法違反が一貫して最も多かった。

令和6年について見ると、交通犯罪による受刑者の入所度数は、大半が1度であるものの、過失運転致死傷等及び道路交通法違反では、10度以上の者も一定数いた。初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比を見ると、危険運転致死傷では、刑の執行猶予歴がなく受刑に至った者が約8割を占める一方、過失運転致死傷等の約5割、道路交通法違反の約9割に刑の執行猶予歴があった。また、道路交通法違反による再入者のうち、前刑が交通犯罪の者は4割を超えていた。

#### (4) 更生保護

交通犯罪による保護観察開始人員の推移（最近20年間）を見ると、いずれの罪名も、仮釈放者の人員は減少傾向にあり、保護観察付執行猶予者の人員も減少傾向にあるものが多い。

令和6年における意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の各聴取件数のうち、交通犯罪は1割台であった。

#### (5) 被害者

令和6年における交通事故の死者における当事者別構成比では、第一当事者と第二当事者以下の割合がいずれも5割前後であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。

自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移は、平成24年度以降増加傾向にあった。

## 2 特別調査（第4章）

調査対象者は、特別改善指導の一つである交通安全指導の実施を指定されている全国58庁（令和6年度時点）の刑事施設に在所し、受刑に係る罪名に危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反のいずれかを含む受刑者とし、刑期起算日が、それぞれ、危険運転致死傷は令和4年2月1日から令和6年8月31日まで、過失運転致死傷等は令和5年5月1日から令和6年8月31日まで、道路交通法違反は令和6年1月1日から同年8月31日までの期間にある者を調査対象とした。

調査内容は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況、今回の受刑に係る交通犯罪の状況、過去の交通違反経験、交通安全に関する意識、交通事故・交通法規等に関する意識、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者等への対応状況、今後の運転に対する考え等であった。分析においては、交通犯罪の罪名別・年齢層別に比較したほか、飲酒運転又は薬物使用下での運転経験の有無別、あおり運転経験の有無別、入所度数・交通以外の犯罪の有無別という点からも比較し、分析した。

## (1) 罪名別・年齢層別

ここでは、今回の受刑に係る罪名に危険運転致死傷が含まれる者を危険運転群、過失運転致死傷等が含まれる者（危険運転群を除く。）を過失運転群、道路交通法違反が含まれる者（危険運転群及び過失運転群を除く。）を道交法群として、罪名別の3群で比較を行い、項目に応じて年齢層別での比較も行った。

### ア 罪名別

#### (ア) 特徴等

罪名別に見ると、危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年層、刑事施設への入所が初めての者及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がない者が多い一方で、今回の受刑に係る刑期が3年を超える者が6割を超えており、刑期が比較的長い者が多かった。ただし、罪名別での刑期の比較については、各群の対象犯罪の法定刑の違いに留意が必要である。また、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、他の群と比べて、飲酒運転、速度超過、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行等を挙げる者が多かった。

過失運転群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者が多かった。また、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、他の群と比べて、安全確認不十分、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不相当等を挙げる者が多かった。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢層及び刑事施設への入所が2回以上の者が多かった。また、交通違反による検挙歴のある者が9割を超え、無免許運転の違反経験者も約9割と顕著に多く、運転免許停止又は免許取消の処分歴がある者も8割を超えて多かったほか、今回の受刑に係る交通犯罪について、他の群と比べて、自身の量刑を重いと感じる者が多かった。

今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況について見ると、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していなかった。

今後の運転に対する考えを罪名別に比較すると、いずれも他の群と比べて、危険運転群は、「今後は運転をするつもりはない」、過失運転群は、「必要があれば運転する可能性はある」、道交法群は、「今後も運転するつもり」が多かった。

#### (イ) 被害者等への対応

危険運転群は、過失運転群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について、被害者の人数が多いほか、被害者の被害の程度が重く、被害者に後遺症がある場合も約3割と多かった。

保険の加入状況及び損害賠償金の支払状況について見ると、危険運転群は、過失運転群と比べて、対人無制限の任意保険に加入している者が多く、全額賠償している者も多かった。保険の加入状況別

に見ると、任意保険又は勤務先の保険に加入している場合に、全額の損害賠償がなされやすい傾向にあった。

被害者等との接触状況については、危険運転群及び過失運転群のいずれも、判決までに被害者に直接会って謝罪した者は1割から2割程度と少なく、直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした者が4割台であり、何もしなかった者が4割弱であった。

## イ 年齢層別

年齢層別に見ると、いずれも他の年齢層と比べて、40歳未満では、ほぼ毎日運転する者及び通勤・通学やドライブ・レジャーのために運転する者が多く、65歳以上では、月に1回程度の運転頻度の者及び買い物を利用目的とする者が多かった。

40歳未満では、他の年齢層と比べて、交通安全に関する意識が低く、また、40歳未満及び40～64歳は、65歳以上よりも、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術に関する認識の問題性が大きい傾向にあった。

さらに、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況を見ると、年齢層が上がるにつれて運転免許を保有していない者の割合が高くなり、65歳以上では、7割以上が運転免許を保有していなかった。

### (2) 飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別

ここでは、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無により、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群、飲酒・薬物なし群の4群で比較を行った。

飲酒・薬物群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者、交通違反及び危険な運転の経験が複数回ある者、あおり運転の経験がある者が多かった。また、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、通勤・通学や買い物などの日常生活の足として、今後も運転を続ける意思がある者が多かった。

### (3) あおり運転経験の有無別

ここでは、あおり運転経験の有無により、あおり運転あり群とあおり運転なし群の2群で比較を行った。

あおり運転あり群は、あおり運転経験なし群と比べて、交通違反の検挙歴が6回以上ある者、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者、交通違反及び危険な運転の経験が4回以上ある

者が多かった。

また、あおり運転あり群は、あおり運転経験なし群と比べて、交通安全に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が見られた。

#### (4) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

ここでは、刑事施設への入所歴の有無及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無により、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者を初入・交通群、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者を初入・他罪群、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者を再入・交通群、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者を再入・他罪群として、4群で比較を行った。

今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度を見ると、初入・交通群では、他の群と比べて、被害者が死亡した場合又は被害の程度が重い場合が多く、被害者に後遺症がある場合も多かった。

自動車保険の加入状況及び損害賠償金の支払状況について見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、対人無制限の任意保険に加入している者が多く、今後、損害賠償金を全額支払える見込みである者も多く、被害者に直接会って謝罪をし、判決後には月命日などに御経をあげるなどのしよく罪行為を行った者が多かった。初入・他罪群は、他の群と比べて、任意保険にも自賠責保険にも加入していない者が多く、判決後に被害者等に対して特段のしよく罪行為をしていない者が多かった。再入・他罪群は、他の群と比べて、自賠責保険のみ加入していた者及び保険の加入状況が分からない者が多かった。

被害者等と直接会って謝罪していない理由について見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたことを理由とする者が多く、再入・他罪群は、他の群と比べて、身体拘束をされていたことや、弁護士に対応を任せていることを理由とするものが多かった。

#### (5) 前科罪名及び本件罪名による分類並びに分析の試み

分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪以外の犯罪の有無に着目し、過去の刑事処分歴に係る罪名及び今回の受刑に係る罪名に基づいて、「交通犯系」、「凶悪・粗暴犯系」、「薬物犯系」、「財

産犯系」及び「その他系」の五つに分類し、あおり運転経験及び交通安全意識について分析を試みた。

### 3 施策調査（第5章）

刑事施設、保護観察所及び被害者等を支援する民間団体を対象として、交通犯罪者に対する処遇の実施状況、被害者等に対する対応の実施状況及び民間団体による被害者等への支援の実情について実地調査を行い、その結果を紹介した。

### 4 まとめ（第6章）

#### （1）処遇・支援のより一層の充実に向けて

特別調査の結果から、無免許運転の撲滅に向けた更なる取組の実施が急務であり、とりわけ高齢者の無免許運転に重点を置いた対策が必要である。また、飲酒運転及び薬物使用下での運転の撲滅に向けた効果的な対策を講じることも今後の課題である。

#### （2）交通犯罪による受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

##### ア 危険運転群

危険運転群は、交通安全の意識は道交法群と比べると全般的に低く、今回の受刑に係る交通犯罪の原因では、他の群と比べて、飲酒運転、速度超過、信号無視、標識無視等、危険・悪質な運転行為をする特徴が示されたことから、危険な運転につながりやすい心の動きがあることを認識させることが重要である。また、特別改善指導の一つである被害者の視点を取り入れた教育を実施し、自己の犯罪行為に係る責任の重さについて理解を深めさせる必要がある。

##### イ 過失運転群

過失運転群は、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、他の群と比べて、安全確認不十分、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不相当等が多く、交通法規を遵守せずに漫然と運転している特徴が示されたことから、交通法規の趣旨、内容について丁寧に説明し、自分の運転や運転状況の危険性について理解させることが必要である。

さらに、過失運転群では、他の群と比べて、業務のために勤務先の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多いことから、これらの者に対しては、今後の運転の要否に着目し、出所後の生活設計を含めた交通安全教育を行うことが必要であり、その際には、被害者等の

心情等にも十分配慮しつつ、受刑者の主体性を引き出すことが重要である。

## ウ 道交法群

道交法群は、無免許運転の経験がある者が大半を占めており、交通法規軽視の態度が著しい者が多いという特徴が示された。また、今回の受刑に係る交通犯罪について、他の群と比べて、自身の量刑を重く感じる者が多く、自身の犯罪行為の重大性や責任を十分に認識できていない者が多かった。このように、規範意識が鈍麻し、自己の刑事責任の重大性を十分理解していない者に対しては、交通法規を遵守できない原因を考えさせ、自分の行動パターン、思考の癖を理解させるとともに、交通法規の趣旨、必要性について理解させることが重要である。

## エ 高齢層

65歳以上の高齢層について見ると、今回の受刑に係る交通犯罪時に、運転免許を保有していない者が7割以上であるものの、約7割が、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に、安全に運転を続けることについて、ほとんどあるいは全く不安を感じていなかったと回答するなど、自己の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立ち、本人の認識と客観的な状況との間に齟齬が生じていることがうかがえた。また、自己の身体機能の変化を自覚しないまま運転を行うことも、高齢者による交通犯罪の一因となっていることがうかがえた。そこで、高齢者に対しては、自己の運転の危険性について客観的に認識させ、今後も運転を続けることのリスクを理解させることが有用である。

### (3) 今後の交通犯罪防止に向けた課題

#### ア 交通犯罪者の再犯防止に向けて

交通犯罪者の再犯防止に向けて、①無免許運転について厳重な取締りを行うことにより、無免許運転に対する違法性の認識が広く社会全体に浸透することが期待される。また、無免許運転の経験者に対して、無免許運転に至った経緯や理由を自ら振り返らせ、無免許運転を繰り返さない環境を作り出すよう働き掛けることも有用である。②飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者に対しては、規範意識の涵養を図るための指導等のほか、アルコール及び薬物に対する依存傾向の改善を図るための指導並びに交通安全意識を育てるための指導を行うことが有用であるが、刑期や保護観察の期間によっては、これらを実践するための十分な時間を取ることが難しい場合もあることから、出所後の継続的な支援についても、今後の課題として検討する必要がある。③あおり運転の経験を有する者に対しては、交通犯罪の再犯リスクが高い者として、再犯防止に向けた積極的な処遇・支援を行うこ

とが望ましいが、あおり運転の経験を有する者を全て選び出すことは難しく、この点については、今後の課題である。また、あおり運転自体の積極的な摘発等により、社会全体でこれを許さない姿勢を示すことも必要である。

#### イ 交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて

特別調査の結果、再入者かつ今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者は、被害者等への対応や配慮が不十分な様子が見えたとことから、これらの者に対しては、被害者等の心情等を理解させるための教育を重点的に行う必要がある。

また、被害者等への対応や配慮が不十分な者に対しては、具体的な被害者等への対応を実践させるための指導を積極的に行っていくことも重要である。

研究部長 野原一郎

## 用語の定義

本報告書における用語の定義は、特に断らない限り、次のとおりとする。

〔自動車運転死傷処罰法〕…自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号）

〔危険運転致死傷〕…自動車運転死傷処罰法2条、3条、6条1項及び2項に規定する罪並びに平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2に規定する罪をいう。

〔過失運転致死傷等〕…自動車運転死傷処罰法4条、5条、6条3項及び4項に規定する罪並びに自動車運転過失致死傷（平成25年法律第86号による改正前の刑法211条2項に規定する罪をいう。以下同じ。）をいう。ただし、警察庁の統計による場合は、自動車運転死傷処罰法4条、5条、6条3項及び4項に規定する罪並びに道路上の交通事故に係る自動車運転過失致死傷、過失致死傷及び業務上（重）過失致死傷をいう。また、検察統計年報による場合は、自動車又は原動機付自転車による交通犯罪であって、業務上（重）過失致死傷に係るものを含む。

〔交通犯罪〕・〔交通事件〕…危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反に係る犯罪・事件をいう。但し、第3章統計調査における図表の表題は、原則として出典元の統計・資料で使われている用語を引用している。

〔交通犯罪者〕…交通犯罪を起こした者をいう。

〔交通犯罪による受刑者〕…受刑に係る罪名に、交通犯罪を含む者をいう。

〔第一当事者〕…事故当事者のうち過失の程度が最も重い者をいい、過失が同程度の場合は、人身損傷の程度が軽い者をいう。

〔第二当事者〕…事故当事者のうち過失の程度が2番目に重い者をいう。

〔被害者等〕…被害者及びその家族又は遺族をいう。なお、被害者等通知制度、被害者等の心情等の聴取・伝達制度及び心情等聴取・伝達制度（第5章第1節及び第2節）にいう「被害者等」については、各制度の定めによる。

〔初入（者）〕…受刑のため入所するのが初めての者をいう。

〔再入（者）〕…受刑のため入所するのが2度以上の者をいう。

〔若年層〕…30歳未満の年齢層をいう。

〔高齢層〕…65歳以上の年齢層をいう。



# 交通犯罪に関する研究

総括研究官	青木朝子
総括研究官	藤原尚子
研究官	芦沢和貴
研究官	河原塚泰
研究官	井上陽子
研究官	瀬戸佑一
研究官	佐藤未央
研究官補	金綱祐香
研究官補	田中梨子
研究官補	西尾洸平
研究官補	太田弦
研究官補	福田聖
(前研究官)	松本誠司
(前研究官補)	森本朝香

# 目 次

要 旨 紹 介	i
用 語 の 定 義	ix
第 1 章 はじめに	1
1 本調査研究の意義	1
2 本報告書の構成	2
第 2 章 我が国における交通犯罪対策の現状	3
1 危険運転致死傷・過失運転致死傷等	3
(1) 交通安全対策基本法の制定	3
(2) 危険運転致死傷罪の創設	3
(3) 自動車運転過失致死傷罪の創設	4
(4) 自動車運転死傷処罰法の制定	4
(5) あおり運転への対応	5
2 道路交通法	5
(1) 刑事司法手続との関係	5
(2) 新たな課題と法改正	6
第 3 章 統計調査	8
第 1 節 交通事故の発生動向等	8
1 交通事故の発生状況の推移	8
(1) 車両等による交通事故	8
(2) 自転車による交通事故	10
2 年齢層別に見た死亡事故の状況等	11
(1) 死亡事故の状況	11
(2) 認知機能検査の受検状況	13
第 2 節 検挙	14
1 危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移	14
2 危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移	14
3 道路交通法違反取締件数（非反則事件）の推移	16
4 特定小型原動機付自転車の違反態様別取締件数	17

第3節 検察・裁判	18
1 検察	18
(1) 交通事故の検察庁通常受理人員の推移	18
(2) 交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移	18
(3) 交通事故の罪名別起訴・不起訴人員及び起訴率の推移	20
(4) 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比	20
2 裁判	21
第4節 矯正	23
1 入所受刑者	23
(1) 罪名別入所受刑者人員の推移	23
(2) 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）	24
(3) 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）	24
2 入所受刑者の処分歴	25
(1) 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比	25
(2) 再入者における前刑罪名別構成比	26
3 出所受刑者	27
第5節 更生保護	29
1 保護観察開始人員の推移	29
(1) 危険運転致死傷	29
(2) 過失運転致死傷等	29
(3) 道路交通法違反	29
2 保護観察終了者の終了事由別構成比	31
3 意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の実施状況	32
第6節 被害者	33
1 交通事故死傷者における当事者順位別構成比及び乗車中の車両等別構成比	33
2 自賠償保険の保険金及び自賠償共済の共済金の支払状況の推移	34
3 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移	35
4 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移	35
第7節 小括	38
1 交通事故の発生・検挙	38

2	検察	38
3	裁判	39
4	矯正	39
5	更生保護	40
6	被害者等	40
第4章	特別調査	41
第1節	調査の目的	41
第2節	調査の概要	42
1	調査対象者	42
2	調査時期	42
3	調査方法	42
(1)	質問紙調査	42
(2)	記録調査	43
(3)	倫理的配慮	43
4	調査内容	43
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況	43
(2)	交通安全意識等	43
(3)	交通違反経験	44
(4)	今回の受刑に係る交通犯罪について	44
(5)	今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について	45
(6)	今後の自動車等の運転等について	46
5	他機関における調査結果の取扱い	46
6	分析対象、分析計画及び分析方法等	47
(1)	分析対象	47
(2)	分析計画	47
(3)	分析方法等	47
第3節	調査の結果（罪名別・年齢層別）	48
1	基本的属性等	48
(1)	基本的属性等	48
(2)	分析対象者の過去の刑事処分歴	49

(3)	分析対象者の処遇状況	50
2	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況	55
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況	55
(2)	自動車等の利用状況等（罪名別）	60
(3)	自動車等の利用状況等（年齢層別）	62
3	過去の交通違反歴・交通安全意識	64
(1)	過去の交通違反による検挙歴等	64
(2)	過去の交通違反・危険な運転の経験	69
(3)	あおり運転の経験	72
(4)	交通安全に関する意識の問題	74
(5)	交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	79
(6)	安全に運転を続けることへの不安等	82
(7)	高齢運転者の運転方針	85
4	今回の受刑に係る交通犯罪	87
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪の状況等	87
(2)	今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者	92
(3)	交通違反等の状況	95
(4)	今回の受刑に係る交通犯罪の原因	105
(5)	今回の受刑に係る交通犯罪の認否・判決に対する認識	114
5	被害者等への対応	117
(1)	今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所	117
(2)	被害者の状況	119
(3)	今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度	123
(4)	自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況	124
(5)	被害者等への対応	133
6	今後の運転等について	137
(1)	今後の運転について（罪名別）	137
(2)	今後の運転について（年齢層別）	142
(3)	交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）	147
(4)	交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）	150

第4節 調査の結果（飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別）	153
1 基本的属性等	153
(1) 基本的属性等	153
(2) 分析対象者の処遇状況	154
2 過去の交通違反歴・交通安全意識	158
(1) 過去の交通違反による検挙歴等	158
(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験	163
(3) あおり運転の経験	164
(4) 交通安全に関する意識の問題	165
(5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	168
3 今後の運転等について	170
(1) 今後の運転について	170
(2) 交通犯罪を起こさないために必要なこと	174
第5節 調査の結果（あおり運転経験の有無別）	177
1 基本的属性等	177
2 過去の交通違反歴・交通安全意識	180
(1) 過去の交通違反による検挙歴等	180
(2) 過去の交通違反・危険な運転の経験	182
(3) 交通安全に関する意識の問題	184
(4) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	185
第6節 調査の結果（入所度数・交通以外の犯罪の有無別）	186
1 基本的属性等	186
(1) 基本的属性等	186
(2) 分析対象者の過去の刑事処分歴	188
2 被害者等への対応	192
(1) 交通安全に関する意識の問題	192
(2) 被害者の状況	194
(3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度	196
(4) 自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況	197
(5) 被害者等への対応	201

第7節	前科罪名及び本件罪名による分類並びに分析の試み	205
1	分類方法	205
2	基本的属性等	205
3	あおり運転経験及び交通安全意識	209
(1)	あおり運転の経験	209
(2)	交通安全に関する意識の問題	210
(3)	交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題	212
第8節	総合考察	214
1	特別調査の結果から見た交通犯罪者の傾向・特徴	214
(1)	罪名別	214
(2)	年齢層別	219
(3)	飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別	221
(4)	あおり運転経験の有無別	224
(5)	入所度数・交通以外の犯罪の有無別	224
2	被害者の状況等	225
(1)	罪名別	225
(2)	入所度数・交通以外の犯罪の有無別	228
第5章	施策調査	231
第1節	刑事施設における交通犯罪者の処遇等	231
1	受刑者の傾向及び特徴	232
(1)	市原刑務所	232
(2)	加古川刑務所	233
(3)	京都刑務所	234
(4)	鹿児島刑務所	235
2	改善指導	236
(1)	交通安全指導	236
(2)	交通安全指導以外の改善指導	238
(3)	改善指導の実践例	239
3	高齢受刑者処遇	239
4	被害者等への対応	240

(1) 被害者等への対応に関する制度	240
(2) 被害者対応に関する課題	241
5 社会復帰支援	242
第2節 更生保護における交通犯罪者処遇等	243
1 保護観察付執行猶予者の実態と処遇	243
(1) 保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴	243
(2) 保護観察付執行猶予者に対する処遇	250
2 保護観察所における心情等聴取・伝達制度	260
(1) 本制度の利用状況	260
(2) 被害者担当官等が被害者等の対応で心掛けていること	261
(3) 被害者担当官等が感じている課題等	261
第3節 民間団体における被害者等への支援	265
1 公益社団法人被害者支援都民センター	265
(1) 活動状況	265
(2) 他機関との連携	266
(3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情	266
2 公益社団法人神奈川被害者支援センター	268
(1) 活動状況	268
(2) 他機関との連携	268
(3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情	268
第6章 まとめ	271
1 処遇・支援のより一層の充実に向けて	271
2 交通犯罪による受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点	272
(1) 罪名別に見た分析対象者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点	272
(2) 交通犯罪による高齢受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点	274
(3) 社会復帰支援のための取組の一層の充実に向けて	274
3 今後の交通犯罪防止に向けた課題	275
(1) 交通犯罪者の再犯防止に向けて	275
(2) 交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて	277
(3) 新たに登場する交通システムへの対応に向けて	278

引用・参考文献	280
資料 単純集計表	282
調査票	296



# 第1章 はじめに

## 1 本調査研究の意義

令和7年版犯罪白書によると、最近30年間における交通事故（道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、人身事故に限る。以下この項について同じ。）の発生件数及び負傷者数は、平成16年をピーク（それぞれ95万2,720件、118万3,617人）に減少傾向にあり、令和6年はそれぞれ29万895件、34万4,395人であった。死亡者数も、平成4年（1万1,452人）をピークに減少傾向にあり、令和6年は2,663人であった。このように、交通事故の発生件数等は大きく減少しているものの、危険運転致死傷の検挙人員は、平成26年以降増加傾向にあるほか、飲酒運転・無免許運転も後を絶たず、送致事件の中で大きな割合を占めており、これらの悪質な交通犯罪への対策が求められている。

また、令和6年における交通犯罪による再入者のうち、前刑罪名も交通犯罪である者は3割を超えており、交通関係の同種犯罪を繰り返す者は少なくない状況にある。

さらに、高齢運転者による悲惨な死亡事故の発生や、これまでの交通犯罪とは異なる犯罪形態である「あおり運転」の発生を受けて、令和2年6月、道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）により、高齢運転者対策の充実・強化が図られるとともに、妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則が創設された。しかし、今もなお、これらの犯罪が続発し、社会問題となっている。

また、「はしがき」で記載のとおり、第11次交通安全基本計画に基づく施策として、「交通事故被收容者に対する教育活動等の充実」、「交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実」等が掲げられているほか、第二次再犯防止推進計画においても、犯罪や非行の実態等に関する調査研究を推進することとされており、交通犯罪者の実態について明らかにする必要がある。しかし、法務総合研究所においては、研究部紀要36「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究（第1報告）」（進藤ら、1993）及び研究部紀要37「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究（第2報告）」（進藤ら、1994）以降、交通犯罪そのものを正面から取り上げたものはない。

そこで、法務総合研究所では、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策の検討のための基礎資料の提供を目的とし、本調査報告により、交通犯罪者特有の問題点を把握するため、交通犯罪による受刑者を対象とした質問紙調査（以下「特別調査」という。）を行い、交通犯罪者の基本的属性、今回の受刑に係る交通犯罪当時の状況や今後の運転に対する考え等について詳細に調べるとともに、これらを罪名別、年齢層別、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別及びあおり運転経験の有無別により分析し、交通犯罪者の特性や交通安全意識を明らかにした。

さらに、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者の処遇状況や、被害者等を支援する民間団体による交通犯罪被害者等に対する支援状況について調査し、その結果を整理してまとめた。

## 2 本報告書の構成

本報告書の構成は、以下のとおりである。

第2章では、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法の三つに着目し、近年の交通関係法令の動向について紹介する。

第3章では、各種統計資料に基づき、刑事司法の各段階における交通犯罪の動向等について紹介する。

第4章では、交通犯罪による受刑者を対象として行った特別調査の結果を示し、その分析により得られた知見を示す。

第5章では、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者の処遇の実情や、交通犯罪被害者等を支援する民間団体の取組等について、調査した結果を紹介する。

第6章では、第4章及び第5章で明らかになった調査結果等を踏まえ、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策の検討に資する知見を示す。

## 第2章 我が国における交通犯罪対策の現状

近年、飲酒運転や高速度運転などの悪質な運転により重大な被害が生じる事案が後を絶たないことなどから、悪質な運転者に対する厳正な処罰を可能とするため、様々な法改正が行われてきた。

これらの法改正は、近年の交通犯罪の実情に即して行われていることから、交通犯罪者の現状に関する調査・分析結果を見る前提として、その改正の経緯や内容を知ることが有益である。そこで、本章では、第4章の特別調査において、調査結果の分析を行う際に用いた、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反の三つに着目し、これらに関する各種法令を中心に、近年の改正状況を整理する。

### 1 危険運転致死傷・過失運転致死傷等

#### (1) 交通安全対策基本法の制定

戦後、モータリゼーションの急速な進展に対する社会体制の整備の遅れから、交通事故による死傷者数は増加の一途をたどっていた。そのため、昭和45年に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、第1次交通安全基本計画（昭和46年3月、中央交通安全対策会議）が決定されるなど、国を挙げての交通安全対策が進められた。その結果、昭和52年には、交通事故による死傷者数はピーク時であった昭和45年の約6割にまで減少した。しかし、その後、交通事故による死傷者数は再び増加に転じ、平成に入ってから交通事故による死傷者数の増加傾向は続いた。

#### (2) 危険運転致死傷罪の創設

自動車を運転して人を死傷させた場合は、長らく、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪が適用されてきたが、業務上過失致死傷罪は、飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事件の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、国民の間にも罰則の整備を求める声が高まっていた。そこで、事案の実態に即した処分及び科刑を行うため、平成13年法律第138号による刑法の一部改正により、危険運転致死傷罪が創設され、①アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させて人を死傷させた場合、②その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させて人を死傷させた場合、③その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させて人を死傷させた場合、④人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転して人を死傷させた場合、⑤赤色信号又はこれに相当する信号を殊更

に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転して人を死傷させた場合の5類型がその対象とされた。これにより、故意に一定の危険な自動車の運転行為を行い、その結果人を死傷させた者について、罰則が強化された（平成13年12月施行）。その後、平成16年法律第156号による刑法等の一部改正により、危険運転致死傷罪の法定刑の上限が引き上げられた（平成17年1月施行）。

### （3）自動車運転過失致死傷罪の創設

危険運転致死傷罪創設後、同罪が適用されない過失による死傷事故の中に、飲酒運転中などの悪質かつ危険な運転行為によるものや、多数の死傷者が出るなどの重大な結果を生ずるものがなお少なからず発生していた。そのような死傷事故に対する業務上過失致死傷罪による処罰について、量刑や法定刑が国民の規範意識に合致しないとして罰則の整備を求める国民の声が上がっていた。そして、平成14年以降の自動車運転による業務上過失致死傷罪の科刑状況を見ると、法定刑や処断刑の上限近くで量刑される事案が増加していた。そこで、特に飲酒運転等の悪質かつ危険な自動車運転により重大な結果が生じた事案等について、事案の実態に即した適正な科刑を実現するため、平成19年法律第54号による刑法の一部改正により、自動車運転過失致死傷罪が創設され、法定刑の上限が引き上げられたほか、危険運転致死傷罪の対象を四輪以上の自動車から自動車と改めることにより、自動二輪車等もその対象に含まれることとなった（平成19年6月施行）。

### （4）自動車運転死傷処罰法の制定

交通事故による死傷者数は、平成16年をピークに減少していたものの、依然として、飲酒運転や無免許運転などの悪質で危険な運転行為による死傷事件が少なからず発生していた。このような死傷事犯であっても、危険運転致死傷罪に該当せず、自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機として、これらの罰則の見直しを求める国民の声が上がるようになった。このような状況を踏まえ、自動車運転による死傷事犯の実態に応じた対処をするため、自動車運転死傷処罰法が成立した（平成26年5月施行）。この法律において、①危険運転致死傷罪が刑法から移されて規定されるとともに、危険運転致死傷罪の新たな類型として、通行禁止道路において重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転して人を死傷させた場合が追加され、②アルコール、薬物又は病気の影響により正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転し、アルコール等の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた場合が、従来の危険運転致死傷罪より刑の軽い、新たな危険運転致死傷罪として創設された。また、③自動車運転過失致死傷罪が刑法から移されて過失運転致

死傷罪として規定されるとともに、④アルコール又は薬物の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転して過失により人を死傷させ、その運転のときのアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をした場合が、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪として創設され、⑤危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪又は過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪を犯した時に無免許運転であった場合に刑を加重する規定が創設された。

### (5) あおり運転への対応

いわゆるあおり運転は、悪質・危険な運転行為であり、こうした運転行為による死傷事犯が少なからず発生し、あおり運転の厳罰化を求める国民の声も高まっていた。そして、通行妨害目的で、加害者車両が走行中の被害者車両の前方で停止したような場合でも、状況によっては、重大な死傷結果につながる危険性が典型的に高く、従来の危険運転致死傷罪と同等の当罰性を有するものと考えられた。そこで、令和2年法律第47号による自動車運転死傷処罰法の一部改正では、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、①車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転して人を死傷させた場合及び②高速自動車国道等において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行をさせて人を死傷させた場合が、危険運転致死傷罪の新たな類型として追加された（令和2年7月施行）。

## 2 道路交通法

道路交通法（昭和35年法律第105号）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とした道路交通の基本法であり、昭和35年に制定された後、交通事情の変化等に対処するために多数回の改正が行われてきた。その中で、交通犯罪対策の現状を見るに当たり、特に重要なものをここで取り上げる。

### (1) 刑事司法手続との関係

交通犯罪の増加に伴い、刑事司法手続による道路交通法違反事件の処理件数も増加していた。そこで、交通事件の処理の迅速化を図るため、交通事件の即決裁判手続及び反則通告制度が設けられた。

#### ア 交通事件の即決裁判手続

道路交通法第八章の罪にあたる事件（「交通に関する刑事事件」という。以下この章において同じ。）の迅速適正な処理を図るため、交通事件即決裁判手続法（昭和29年法律第113号）が成立

し、交通に関する刑事事件について、即決裁判の手續を定めた。これにより、簡易裁判所は、交通に関する刑事事件について、検察官の請求により、公判前、即決裁判で、罰金又は科料を科することができることとなった。

## イ 交通反則通告制度

大量に発生する自動車等の運転者による道路交通法違反事件について、事案の軽重に応じた合理的な処理方法をとるとともに、その処理の迅速化を図るため、昭和42年法律第126号による改正により、交通反則通告制度が導入された（昭和43年9月全面施行）。同制度は、車両等の運転者等が行った道路交通法違反のうち、比較的軽微であって定型的なものを反則行為とし、反則行為をした者に対しては、警視總監又は道府県警本部長が定額の反則金の納付を通告し、通告を受けた者が反則金を任意に納付したときは、その反則行為について刑事訴追をされず、一定の期間内に反則金の納付がなかったときは、本来の刑事手續が進行するという制度である。同制度は、当初は成人に対してのみ適用されていたが、昭和45年法律第86号による改正により、少年にも適用されるようになり（昭和45年8月施行）、昭和61年法律第63号による改正により、反則者及び反則行為の範囲がそれぞれ拡大し、同制度の適用範囲が拡大された（昭和62年4月施行）。

### （2）新たな課題と法改正

高齢運転者対策等の従前から続く課題に加え、自動車の自動運転技術の進歩や、電動キックボードを始めとする電動モビリティの増加等による新たな課題に対応するため、近年においても、道路交通法の改正が行われている。

令和以降の近年の道路交通法の改正を概観すると、以下のとおりである。

令和元年法律第20号による改正では、①自動車の自動運転技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定が整備されるとともに、②自動車等を運転中に携帯電話等を使用する行為等の法定刑が引き上げられた（①は令和2年4月施行、②は令和元年12月施行）。

令和2年法律第42号による改正では、①他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により、一定の違反（通行区分、急ブレーキ禁止、車間距離保持等の規定違反）行為をした者を妨害運転（あおり運転）として処罰する規定や、妨害行為により高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせた者を加重処罰する規定等を創設し、②一定の違反行為をした75歳以上の者は、運転免許証の更新を受けようとする場合、運転免許証の更新期間満了日の前6か月以内に、運転技能検

査を受けなければならず、公安委員会は、運転技能検査の結果が、一定の基準に達しない者には運転免許証の更新をしないことができるとするなどの高齢運転者対策を充実・強化した（①は令和2年6月施行、②は令和4年5月施行）。

令和4年法律第32号による改正では、①特定自動運行に係る許可制度が創設され、②新たな交通主体である㉞電動キックボード等の特定小型原動機付自転車や㉟自動配送ロボット等の遠隔操作型小型車の交通方法等に関する規定が整備されるとともに、③運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定が整備されるなどした（①及び②㉟は令和5年4月施行、②㉞は同年7月施行、③は令和7年3月施行）。

令和6年法律第34号による改正では、自転車等の交通事故防止のため、①自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転が禁止され、罰則規定が整備されるとともに、②車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するための新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行し、自転車等はできる限り道路の左側端に寄って通行する規定が創設され、③自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度の対象とする規定が整備されるなどした（①は令和6年11月施行、②及び③は令和8年4月1日施行）。

## 第3章 統計調査

この章では、各種統計資料等に基づき、交通事故の発生動向、刑事司法の各段階における交通犯罪の動向及び交通事件における被害者等の状況を紹介する。

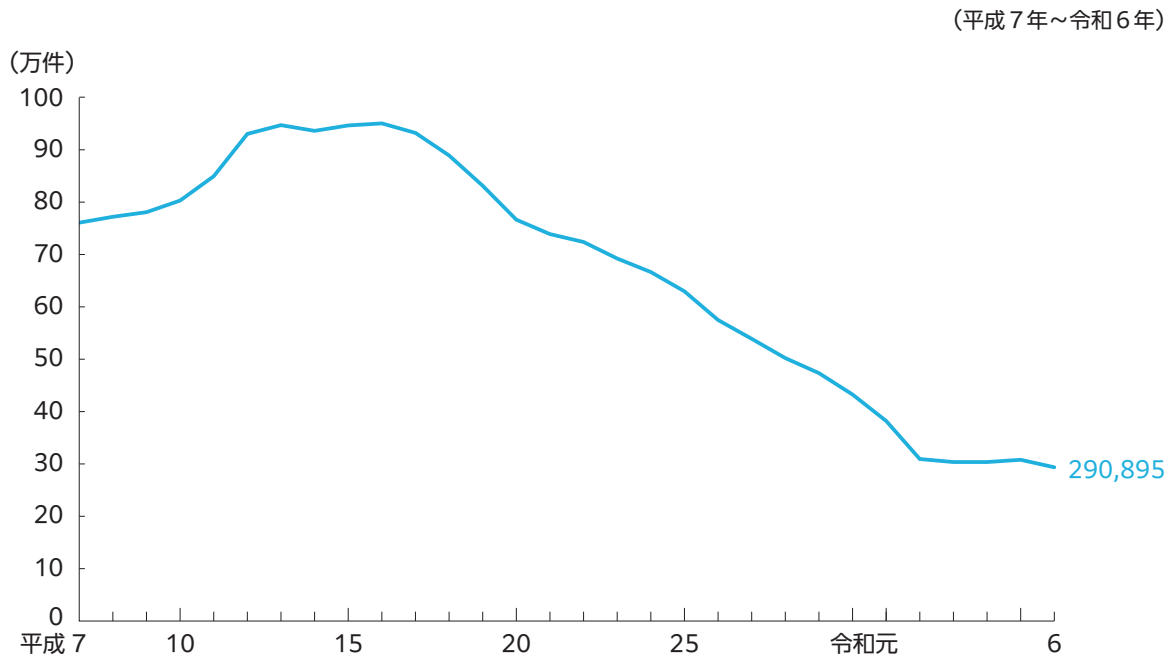
### 第1節 交通事故の発生動向等

#### 1 交通事故の発生状況の推移

##### (1) 車両等による交通事故

交通事故（道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。以下この章において同じ。）の発生件数の推移（最近30年間）を見ると、3-1-1図のとおりである。平成16年の95万2,720件をピークに平成17年以降減少傾向にあり、令和6年は29万8,951件と、平成16年の30.5%まで減少した。

3-1-1 図 交通事故発生件数の推移



注 1 警察庁交通局の統計による。  
 2 「交通事故」は、道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。

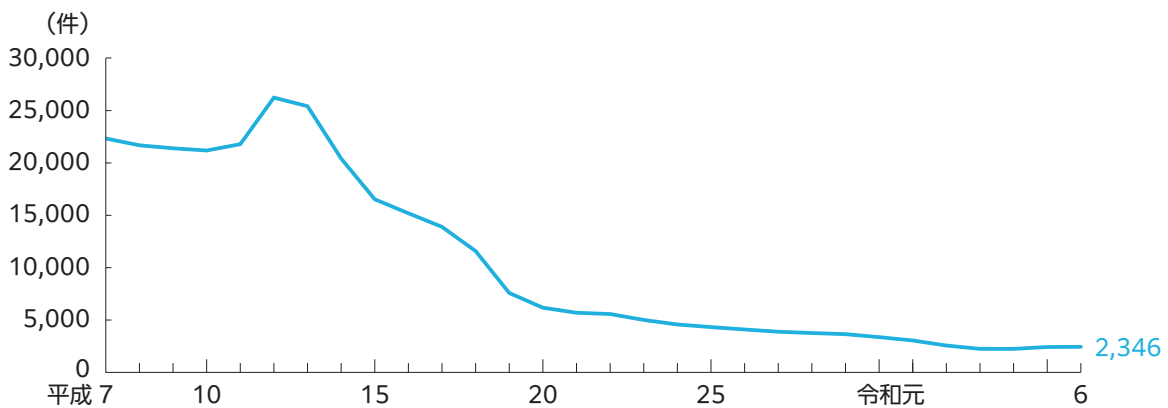
運転者の飲酒による交通事故の発生件数（第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。）の推移（最近30年間）を見ると、3-1-2図①のとおりである。平成7年以降2万件台で推移し、平成12年に平成7年以降で最多の2万6,280件となったが、その後減少を続け、平成19年に7,562件と1万件を下回り、その後も令和4年まで減少を続け、令和5年は微増したものの、令和6年は2,346件であり、平成12年の1割以下まで減少した。

運転者の飲酒による交通事故のうち、死亡事故の発生件数の推移（最近30年間）は、3-1-2図②のとおりである。平成7年は1,391件であったが、その後減少傾向にあり、平成15年に781件と1,000件を下回り、令和5年は112件まで減少した。令和6年は140件と増加したものの、平成7年の約1割まで減少した。

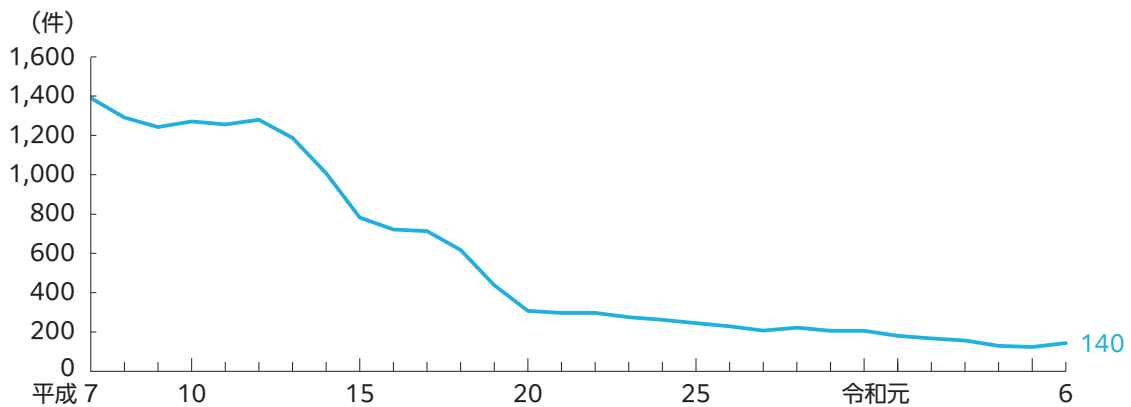
3-1-2 図 運転者の飲酒による交通事故発生件数の推移

(平成7年～令和6年)

① 交通事故



② 死亡事故



注 1 警察庁交通局の統計による。  
 2 「交通事故」は、道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故をいい、人身事故に限る。  
 3 「運転者」は、自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者である第一当事者をいう。

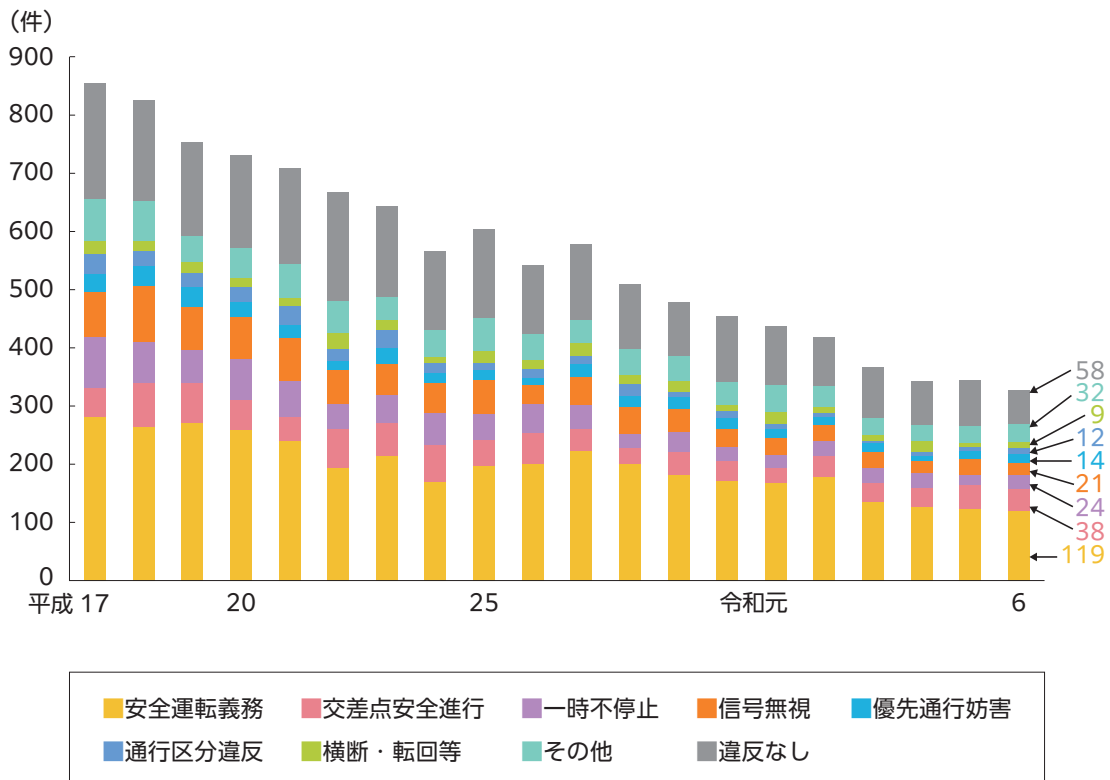
## (2) 自転車による交通事故

自転車乗用中（自転車が第一当事者又は第二当事者のものに限る。）の法令違反別死亡事故発生件数の推移（最近20年間）を見ると、3-1-3図のとおりである。「信号無視」、「通行区分違反」、「横断・転回等」、「優先通行妨害」、「交差点安全進行」、「一時不停止」、「安全運転義務（ハンドル操作、ブレーキ操作、前方不注意、動静不注視、安全不確認、安全速度等をいう。以下この項において同じ。）」、「その他」の合計（以下この項において「違反あり」という。）について見ると、令和6年は、「違反あり」の合計が269件（82.3%）、「違反なし」が58件（17.7%）であり、おおむね8割が「違反あり」であった。「その他」を除く各違反の内訳について見ると、平成17年から一貫して「安全運転義務」が最も多く、令和2年以降は、次いで「交差点安全進行」が高かった。

3-1-3 図

自転車乗用中の法令違反別死亡事故発生件数の推移

(平成17年～令和6年)



注 1 警察庁交通局の資料による。  
 2 道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、人身事故に限る。  
 3 自転車が第一当事者又は第二当事者となった事故を計上している。ただし、自転車相互の事故は1件とし、第一当事者の違反を計上している。  
 4 「安全運転義務」は、ハンドル操作、ブレーキ操作、前方不注意、動静不注視、安全不確認、安全速度等である。  
 5 「その他」は、自転車通行方法、違反不明等である。

## 2 年齢層別に見た死亡事故の状況等

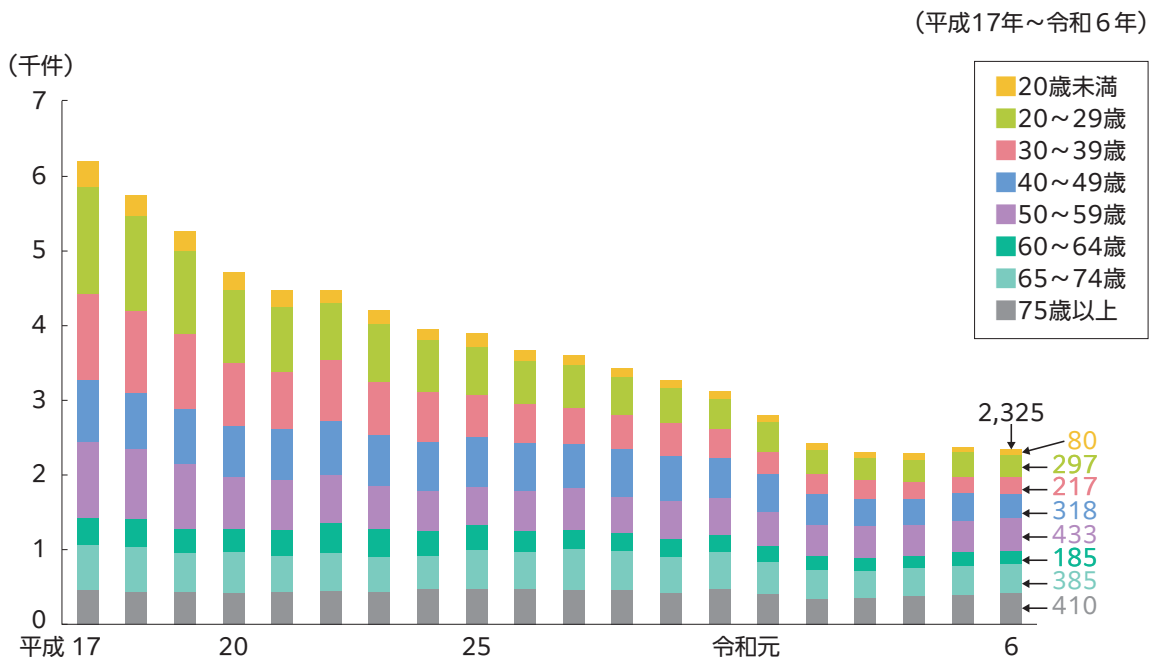
### (1) 死亡事故の状況

交通事故における死亡事故件数（第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。）の推移（最近20年間）を第一当事者の年齢層別に見ると、3-1-4図のとおりである。総数で見ると、平成17年は6,165件であったところ、その後は減少傾向にあり、令和6年は2,325件と、平成17年の37.7%まで減少した。

年齢層別に見ると、平成17年から平成24年までは、おおむね「20～29歳」が最も多く、平成25年から令和元年は「40～49歳」が最も多く、令和2年以降は「50～59歳」が最も多くなっており、死亡事故で最多を占める層は、徐々に高年齢層へと移行している。

また、令和6年は、平成17年と比較すると、全ての年齢層で死亡事故件数が低下しており、特に「20歳未満」、「20～29歳」及び「30～39歳」は、平成17年の約2割前後まで減少したが、「75歳以上」は約9割程度にとどまった。

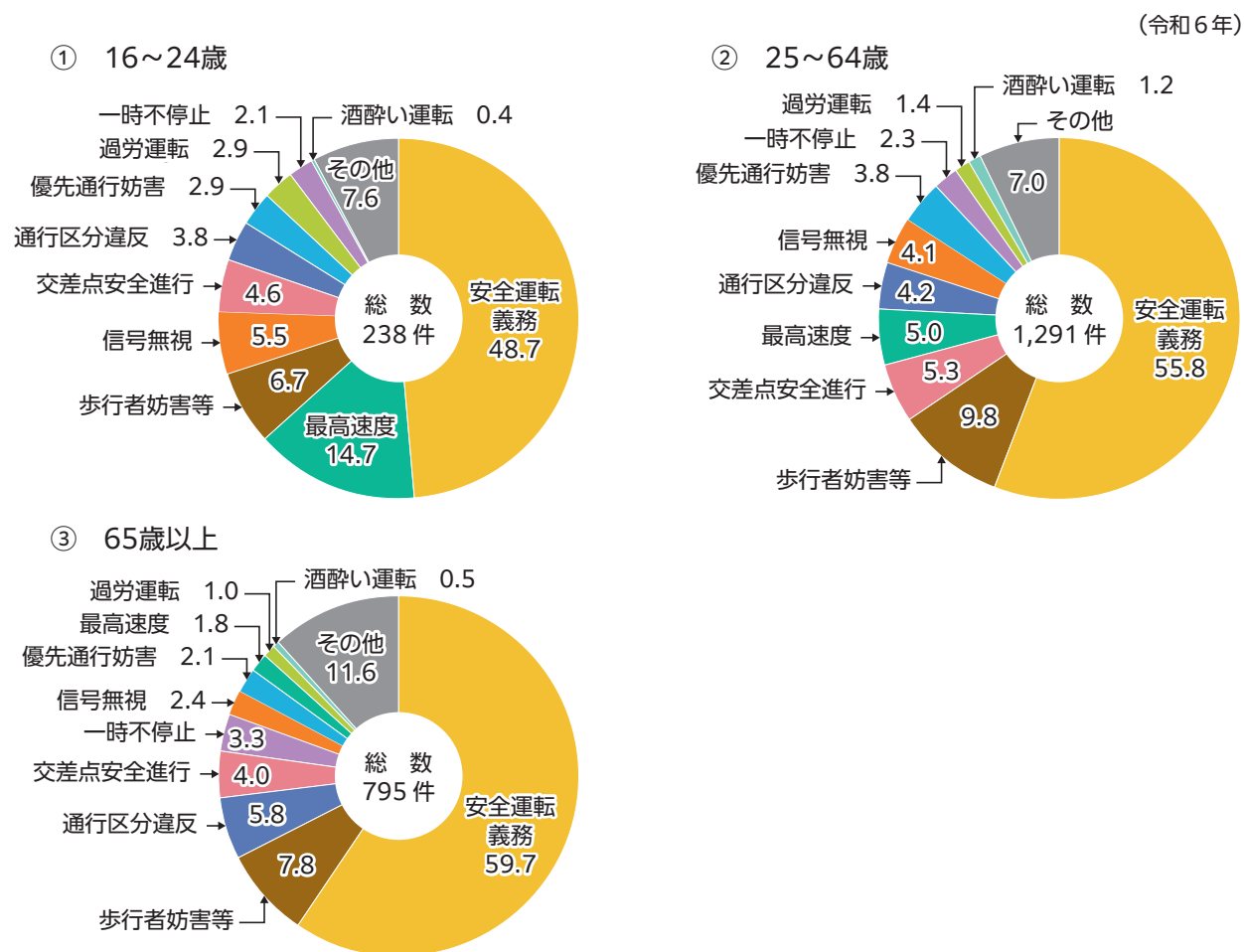
3-1-4 図 交通事故 死亡事故件数の推移（第一当事者の年齢層別）



- 注 1 警察庁交通局の統計及び資料による。  
 2 道路交通法2条1項1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故に係るものであり、人身事故に限る。  
 3 第一当事者が自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者に係るものに限る。  
 4 事故発生時の年齢による。

令和6年における運転者の法令違反別死亡事故件数の構成比を年齢層別に見ると、3-1-5図のとおりである。16～24歳は、「安全運転義務（運転操作不適、漫然運転、脇見運転、動静不注視、安全不確認、安全速度等をいう。以下この項において同じ。）」（48.7%）の構成比が最も高く、次いで、「最高速度」（14.7%）、「歩行者妨害等」（6.7%）の順であった。25～64歳は、「安全運転義務」（55.8%）の構成比が最も高く5割を超え、次いで、「歩行者妨害等」（9.8%）、「交差点安全進行」（5.3%）の順であった。65歳以上は、「安全運転義務」（59.7%）の構成比が最も高く約6割を占め、次いで、「歩行者妨害等」（7.8%）、「通行区分違反」（5.8%）の順であった。なお、16～24歳で14.7%を占めた「最高速度」は、25～64歳では5.0%、65歳以上では1.8%であった。

3-1-5 図 法令違反別死亡事故件数の構成比（運転者の年齢層別）



注 1 警察庁交通局の資料による。  
 2 「運転者」は、自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車の運転者である第一当事者をいう。  
 3 「安全運転義務」は、運転操作不適、漫然運転、脇見運転、動静不注視、安全不確認、安全速度等である。  
 4 「その他」は、横断・転回等、追越し、踏切不停止、右左折違反、環状交差点違反、徐行違反、整備不良、その他の違反及び違反不明である。

## (2) 認知機能検査の受検状況

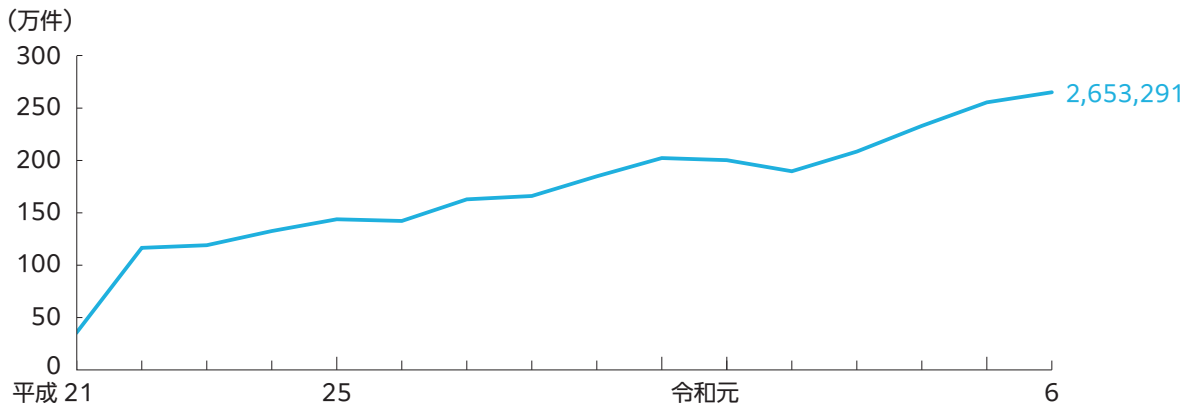
認知機能検査受検者数（令和4年以降は、運転免許取得者等検査の認定に関する規則で定める方法のうち認知機能検査と同等の効果がある方法で受検した者を含む。）の推移（平成21年以降）を見ると、3-1-6図①のとおりである。受検者数は、認知機能検査が開始された平成21年以降、増加傾向にあり、令和6年は、過去最多の265万3,291人であった。

高齢者講習受講者数（令和4年以降は、運転免許取得者等教育の認定に関する規則で定める課程のうち高齢者講習と同等の効果がある課程を受講した者を含む。）の推移（最近20年間）を見ると、3-1-6図②のとおりである。受講者は、平成17年以降、小幅な減少を挟みながらも増加傾向にあり、令和6年は、平成17年以降で最多の387万3,772人であった。

**3-1-6 図** 認知機能検査・高齢者講習の受検者及び受講者数の推移

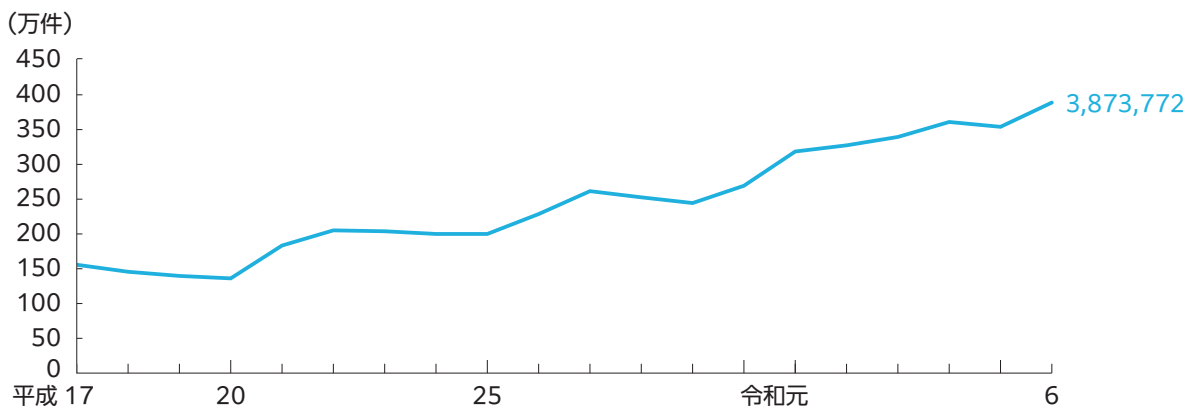
① 認知機能検査受検者数

（平成21年～令和6年）



② 高齢者講習受講者数

（平成17年～令和6年）



注 1 警察庁交通局の資料による。

2 ①について、道路交通法の一部を改正する法律（平成19年法律第90号）により運用が開始された平成21年6月以降の数値を計上しており、令和4年以降は、運転免許取得者等検査の認定に関する規則で定める方法のうち認知機能検査と同等の効果がある方法で受検した者を含む。

3 ②について、令和4年以降は、運転免許取得者等教育の認定に関する規則で定める課程のうち高齢者講習と同等の効果がある課程を受講した者を含む。

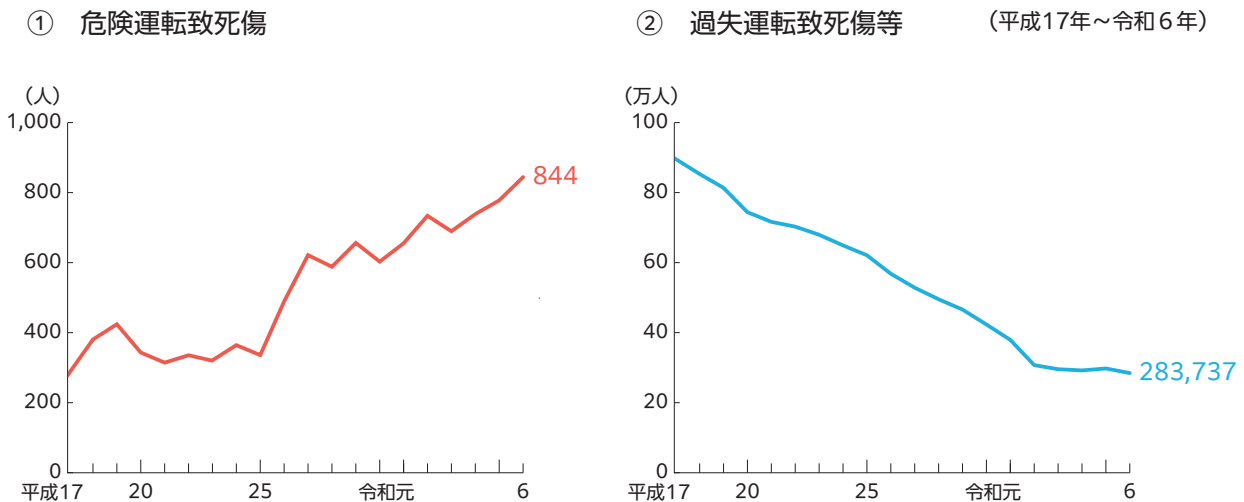
## 第2節 検挙

### 1 危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移

危険運転致死傷及び過失運転致死傷等の検挙人員の推移（最近20年間）を見ると、3-2-1図のとおりである。危険運転致死傷の検挙人員は、平成18年以降増減を繰り返しながらも、おおむね横ばいで推移していたが、自動車運転死傷処罰法の施行により危険運転致死傷罪の処罰範囲が拡大された平成26年以降、増加傾向にあり、令和6年は844件（前年比66件（8.5%）増）であった。過失運転致死傷等の検挙人員は、平成18年以降減少し続けていたところ、令和5年に増加に転じたが、令和6年は再び減少し、28万3,737件（前年比1万3,685件（4.6%）減）であった。

3-2-1 図

危険運転致死傷・過失運転致死傷等 検挙人員の推移



注 警察庁の統計による。

### 2 危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移

危険運転致死傷罪の検挙件数の類型別構成比の推移（最近20年間）を見ると、3-2-2図のとおりである。平成19年以降平成25年までは、「殊更信号無視」の構成比が最も高かったが、平成26年以降は、「アルコールの影響」の構成比が最も高い。また、「妨害目的」の構成比は、平成29年以降上昇傾向にある。

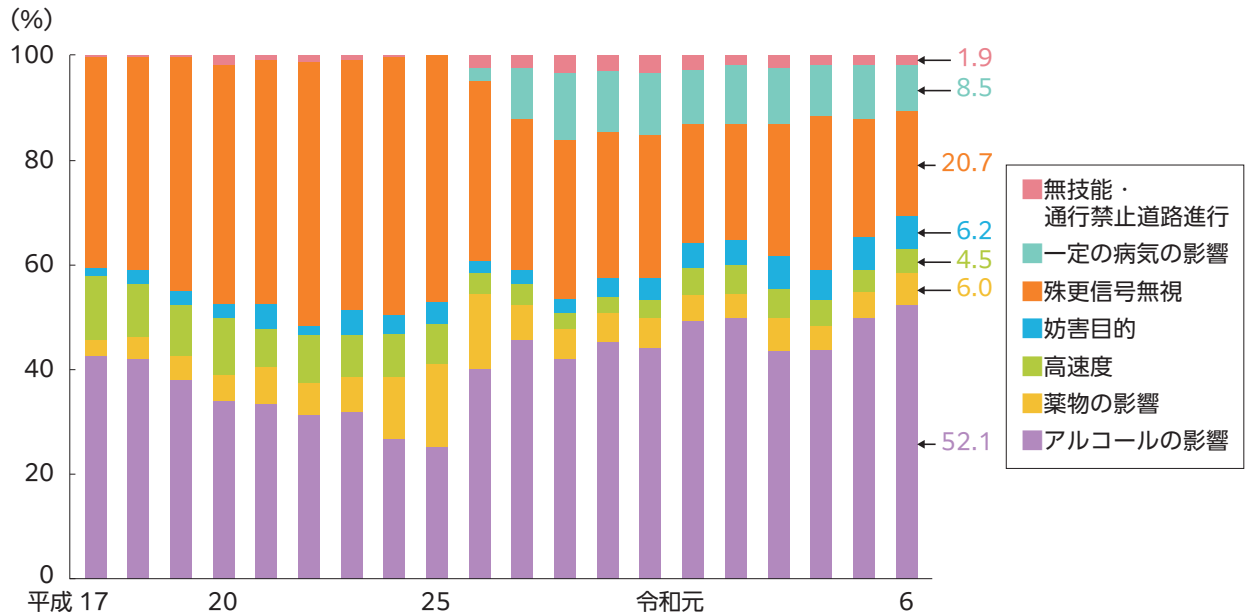
「アルコールの影響」の構成比は、平成17年（42.4%）以降低下傾向にあったものの、平成26年に大幅に増加した後、翌年以降も上昇傾向にあり、令和6年は52.1%（前年比2.3pt上昇）であった。「殊更信号無視」の構成比は、平成17年（40.3%）以降上昇し続け、平成22年（50.2%）をピ

ークに、その後は低下傾向にある。「薬物の影響」の構成比は、平成17年は3.2%であったが、平成24年以降の10%台を経て、平成27年以降は4～6%台で推移している。「高速度」の構成比は、平成17年以降は10%前後で推移していたものの、平成26年以降は5%前後で推移している。「妨害目的」の構成比は、平成17年は1.4%であったが、その後は上昇傾向にあり、令和6年は6.2%（同0.2pt上昇）であった。平成27年以降、「一定の病気の影響」の構成比は10%前後、「無技能・通行禁止道路進行」の構成比は1～3%台で推移している。

なお、令和6年の各類型別の件数を平成17年と比較して見ると、全ての類型において件数が増加しており、「妨害目的」は13倍の52件、「薬物の影響」は約5.7倍の51件、「アルコールの影響」は約3.7倍の440件、「殊更信号無視」は約1.6倍の175件であった。

**3-2-2 図 危険運転致死傷 検挙件数の類型別構成比の推移**

(平成17年～令和6年)



注 1 警察庁の統計による。  
 2 「アルコールの影響」及び「薬物の影響」は、自動車運転死傷処罰法2条1号及び3条1項に規定する罪並びに平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項前段に規定する罪をいう。  
 3 「高速度」は、自動車運転死傷処罰法2条2号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項後段に規定する罪をいう。  
 4 「妨害目的」は、自動車運転死傷処罰法2条4号ないし6号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第2項前段に規定する罪をいう。  
 5 「殊更信号無視」は、自動車運転死傷処罰法2条7号に規定する罪、令和2年法律第47号による改正前の自動車運転死傷処罰法2条5号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第2項後段に規定する罪をいう。  
 6 「一定の病気の影響」は、自動車運転死傷処罰法3条2項に規定する罪をいい、平成26年以降の数値を計上している。  
 7 「無技能」は、自動車運転死傷処罰法2条3号に規定する罪及び平成25年法律第86号による改正前の刑法208条の2第1項後段に規定する罪をいう。  
 8 「通行禁止道路進行」は、自動車運転死傷処罰法2条8号に規定する罪及び令和2年法律第47号による改正前の自動車運転死傷処罰法2条6号に規定する罪をいい、平成26年以降の数値を計上している。  
 9 平成26年以降の数値は、それぞれ自動車運転死傷処罰法6条1項及び2項に規定する無免許運転による加重類型を含む。

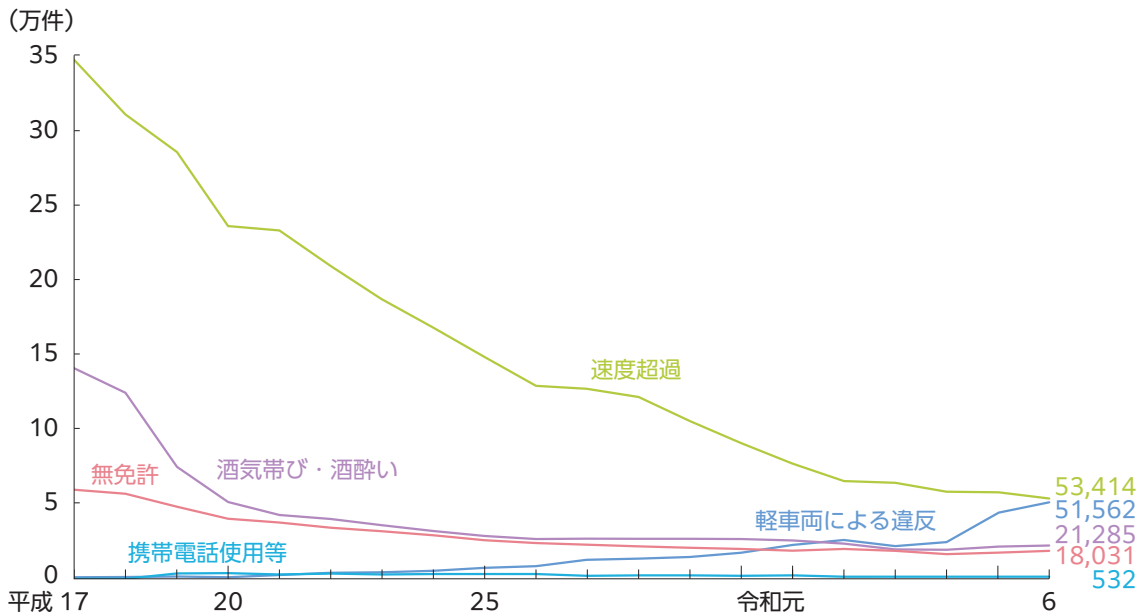
### 3 道路交通法違反取締件数（非反則事件）の推移

道路交通法違反（非反則事件）の取締件数の推移（最近20年間）を違反態様別に見ると、3-2-3図のとおりである。

「速度超過」は、平成18年以降大きく減少し続け、令和2年以降も、減少幅は小さくなったものの一貫して減少しており、令和6年は5万3,414件（前年比3,897件（6.8%）減）であった。また、「酒気帯び・酒酔い」は、平成18年から大きく減少した後、平成20年以降も緩やかな減少傾向にあり、令和6年は2万1,285件（同182件（0.8%）減）であった。「無免許」は、平成18年以降減少し続け、令和2年以降は1万6,000件台から1万9,000件台で推移し、令和6年は1万8,031件（同432件（2.5%）増）であった。「携帯電話使用等」は、平成20年以降減少傾向にあり、令和6年は532件（同95件（15.2%）減）であった。「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加し、令和6年は5万1,562件（同7,355件（16.6%）増）であった。

3-2-3 図 道路交通法違反取締件数（非反則事件件数）の推移

（平成17年～令和6年）



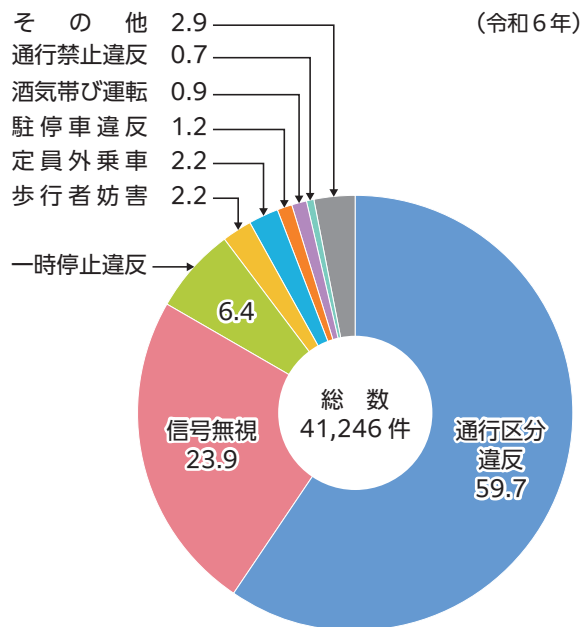
注 1 警察庁交通局の統計による。  
 2 「携帯電話使用等」は、統計の存在する平成19年以降の数値で作成した。  
 3 「軽車両による違反」は、軽車両による信号無視、指定場所一時不停止、しゃ断踏切立入等である。

#### 4 特定小型原動機付自転車の違反態様別取締件数

令和4年法律第32号による道路交通法の一部改正により、一定の基準を満たす電動キックボード等は、特定小型原動機付自転車と位置付けられ、16歳未満の運転の禁止やヘルメット着用の努力義務等、交通ルールや罰則が整備された（令和5年7月施行）。令和6年における特定小型原動機付自転車の取締件数の構成比を違反態様別に見ると、3-2-4図のとおりである。「通行区分違反」が2万4,628件（59.7%）と最も多く、次いで、「信号無視」（9,838件、23.9%）、「一時停止違反」（2,643件、6.4%）の順であった。

3-2-4 図

特定小型原動機付自転車の取締件数の違反態様別構成比



- 注 1 警察庁交通局の統計による。  
 2 告知事件及び送致事件を合計した件数である。  
 3 「その他」は、携帯電話使用等、標識表示義務違反、無資格運転等である。

## 第3節 検察・裁判

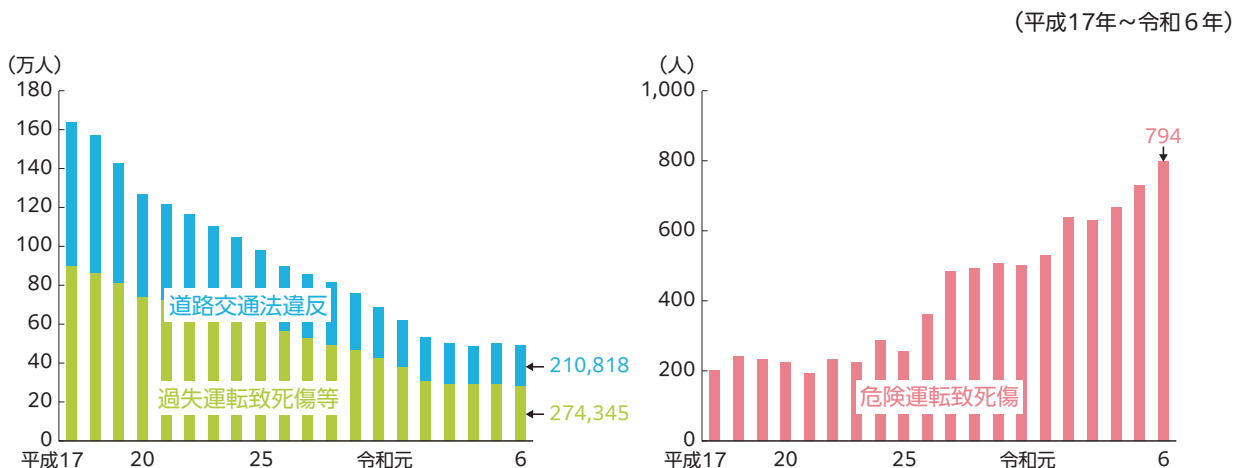
### 1 検察

#### (1) 交通事故の検察庁通常受理人員の推移

交通事故の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-1図のとおりである。

過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも減少傾向にあり、令和6年は、過失運転致死傷等（27万4,345人）、道路交通法違反（21万818人）共に平成17年の約3分の1に減少している。一方、危険運転致死傷は、平成21年に200人を下回ったが、翌年以降増加傾向にあり、令和6年は794人（前年比9.5%増）で、平成17年以降で最多であった。

3-3-1 図 交通事故 検察庁通常受理人員の推移（罪名別）



注 検察統計年報による。

#### (2) 交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移

交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移（最近20年間）を、それ以外の事件（刑法犯及び特別法犯の検察庁終局処理人員の総数から交通事故の検察庁終局処理人員を除いたもの。以下この項において「一般事件」という。）と比較して見ると、3-3-2図のとおりである。

一般事件は、平成17年以降平成23年までの間、公判請求、起訴猶予及び家庭裁判所送致の構成比は、いずれも20%台であったが、平成25年以降、起訴猶予の構成比は30%台で上昇傾向にあり、家庭裁判所送致の構成比は、令和3年まで低下傾向にあったものの、翌年から上昇している。

これに対し、交通事故は、いずれも一般事件の推移とは異なる傾向を示している。

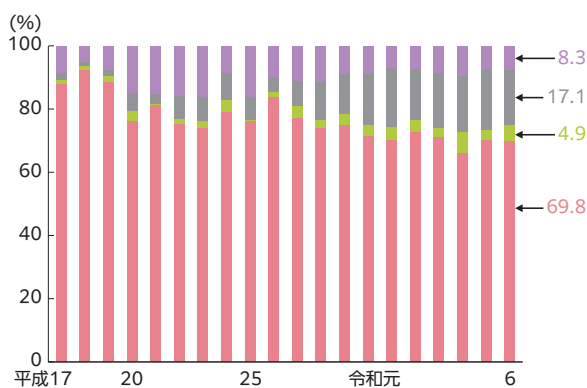
危険運転致死傷は、公判請求の構成比が最も高く、平成17年以降令和3年まで一貫して70%以上を占めていたが、令和4年から3年連続で70%を下回ったのに対し、その他の不起訴の構成比は、平成19年以降上昇傾向にあり、平成28年以降は10%を上回っている。

過失運転致死傷等は、起訴猶予の構成比が最も高く、平成17年以降、全体の約8割程度を占めているものの、平成24年以降緩やかな低下傾向にあるのに対し、略式命令請求の構成比は、同年以降緩やかな上昇傾向にあり、平成30年以降は10%を上回っている。

道路交通法違反は、平成30年までは略式命令請求の構成比が全体の5割以上を占めていたものの、全体としては低下傾向にあり、令和5年以降は、起訴猶予の構成比が略式命令の構成比を上回っている。令和6年の構成比を平成17年と比較すると、略式命令請求は2分の1近くまで低下したのに対し、起訴猶予は3倍近くまで上昇した。

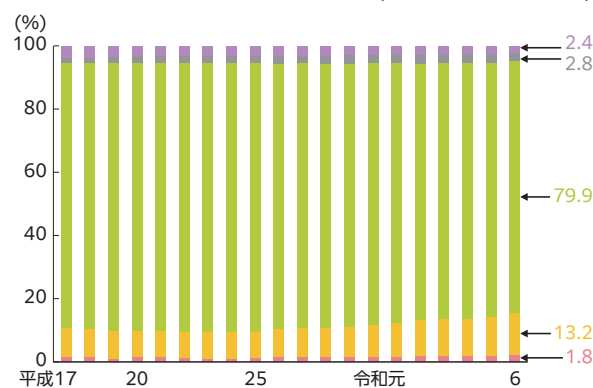
### 3-3-2 図 交通事件 検察庁終局処理人員の処理区分別構成比の推移（罪名別）

① 危険運転致死傷

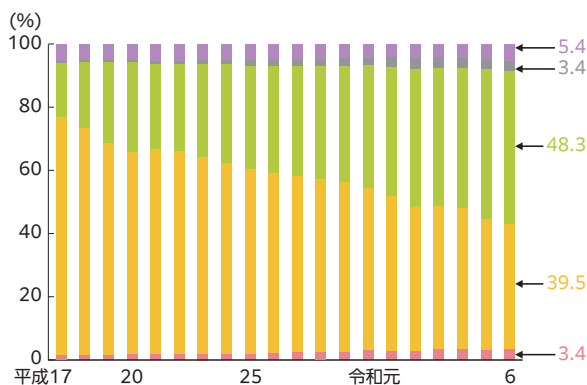


② 過失運転致死傷等

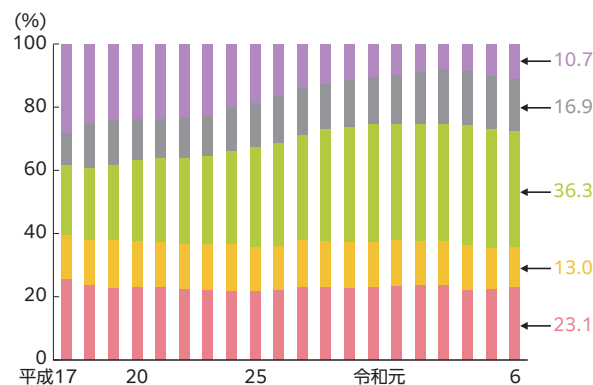
(平成17年～令和6年)



③ 道路交通法違反



④ 一般事件



■ 公判請求 ■ 略式命令請求 ■ 起訴猶予 ■ その他の不起訴 ■ 家庭裁判所送致

注 1 検察統計年報による。  
2 「一般事件」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反以外の事件である。

(3) 交通事故の罪名別起訴・不起訴人員及び起訴率の推移

交通事故の検察庁終局処理人員について、起訴・不起訴人員（処理区分別）及び起訴率（略式命令請求を含む。以下（3）において同じ。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-3図のとおりである。

危険運転致死傷について見ると、公判請求人員は、200人台から400人台の間で推移している。起訴率は、平成18年（97.4%）をピークに低下傾向にあったが、令和5年から2年連続で上昇した。

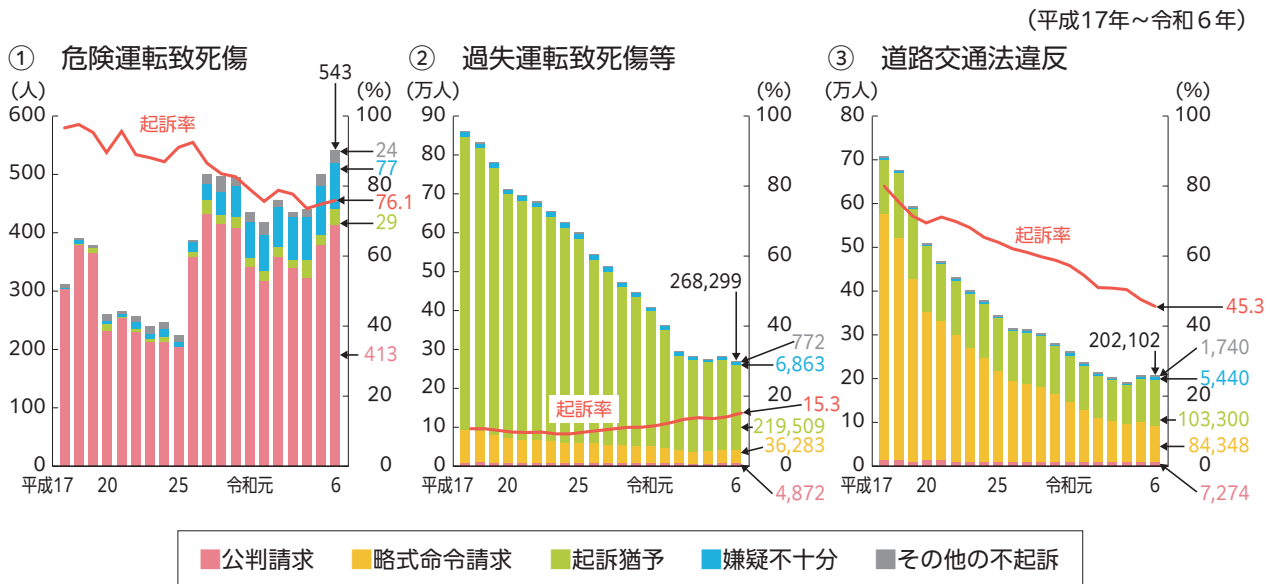
過失運転致死傷等について見ると、令和6年の各人員を平成17年と比較すると、公判請求、略式命令請求、嫌疑不十分及びその他の不起訴は、それぞれ約2分の1に減少しており、起訴猶予は、約3分の1に減少している。起訴率は、平成24年以降上昇傾向にある。

道路交通法違反について見ると、略式命令請求人員は、平成18年以降減少傾向にあるところ、起訴率も、同年以降低下傾向にあり、令和6年は平成17年（81.4%）より36.0pt低下した。

各年の各罪名の人員及び起訴率を比較すると、人員の総数では、過失運転致死傷等が一貫して最も多く、起訴率では、危険運転致死傷が一貫して最も高い。

3-3-3 図

交通事故 起訴・不起訴人員及び起訴率の推移（罪名別）



注 1 検察統計年報による。  
 2 「起訴率」は、起訴人員（公判請求人員及び略式命令請求人員の合計）と不起訴人員の合計に占める起訴人員の比率をいう。

(4) 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比

令和6年における危険運転致死傷の起訴人員における年齢層別構成比を、初犯者と再犯者の別に見

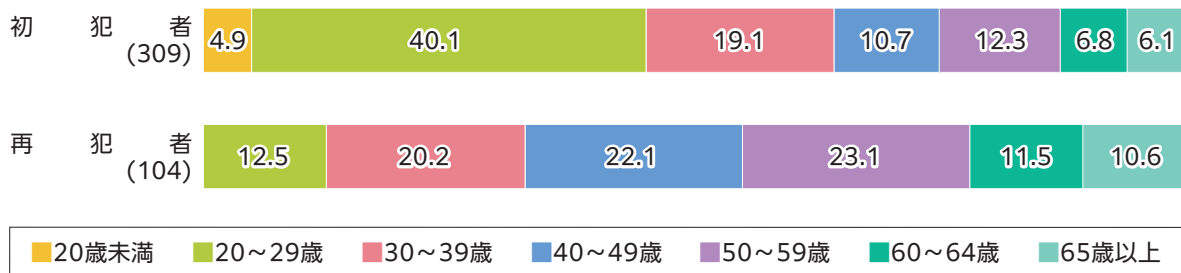
ると、3-3-4図のとおりである。

初犯者は、20～29歳が最も高く、全体の約4割を占めており、次いで、30～39歳、50～59歳の順に高く、20歳未満は5%弱であった。

再犯者は、30～39歳、40～49歳及び50～59歳がいずれも20%台であったほか、65歳以上の高齢者も1割を超えていた。

**3-3-4 図** 危険運転致死傷における起訴人員の年齢層別構成比（初犯者・再犯者別）

（令和6年）



注 1 検察統計年報による。  
2 ( )内は、人員である。

## 2 裁判

交通事件（過失運転致死傷等は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。）により、通常第一審で懲役又は禁錮を言い渡された者について、これらの科刑状況の構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-3-5図のとおりである。いずれの罪名においても、「3年以下（全部執行猶予）」の構成比が最も高く、いずれも上昇傾向にある。

全部実刑判決に着目すると、危険運転致死傷は、「1年以上3年以下（全部実刑）」の構成比が概して最も高いものの、平成28年以降はおおむね10%以下で推移している。「5年を超える（全部実刑）」の構成比は、平成25年（13.3%）をピークに、令和元年には2.4%まで低下し、翌年以降はおおむね4%台から6%台で推移している。「3年を超え5年以下（全部実刑）」の構成比は、上昇低下を繰り返しており、令和6年は平成17年以降で最も低い1.9%であった。

過失運転致死傷等は、「1年以上3年以下（全部実刑）」の構成比が一貫して最も高く、次いで、「1年未満（全部実刑）」の順であり、いずれも、平成17年以降10%を下回り、低下傾向にある。「5年を超える（全部実刑）」及び「3年を超え5年以下（全部実刑）」は、同年以降、いずれも1%未満で推移している。

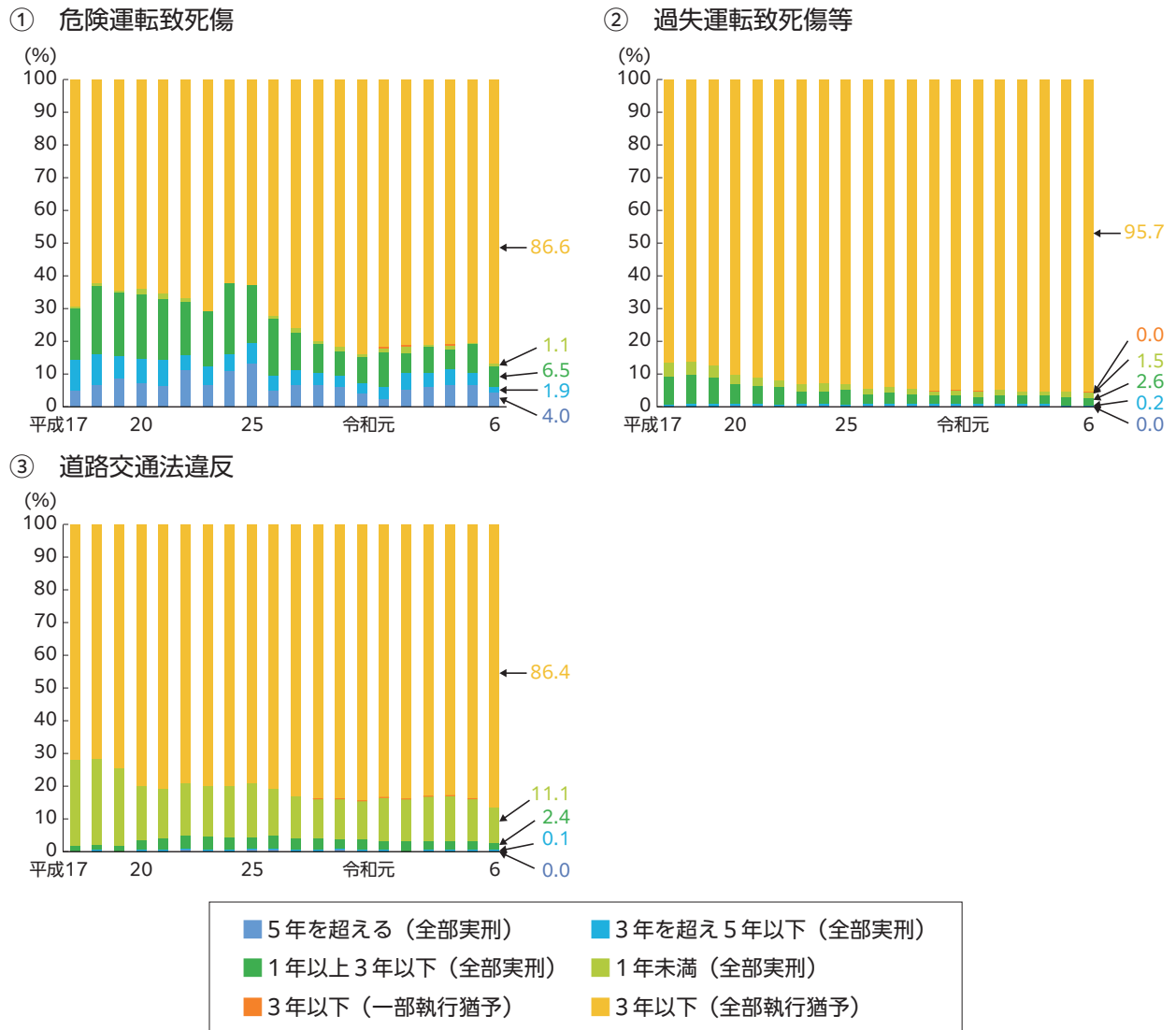
道路交通法違反は、「1年未満（全部実刑）」の構成比が一貫して最も高く、次いで、「1年以上

3年以下（全部実刑）」の順であった。「1年未満（全部実刑）」は、平成20年以降10%台で推移し、「1年以上3年以下（全部実刑）」は平成17年以降、5%未満で推移している。「5年を超える（全部実刑）」及び「3年を超え5年以下（全部実刑）」の構成比は、同年以降、いずれも0.5%未満で推移している。

刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年以降令和6年までに、一部執行猶予付き判決の言渡しを受けた者は、危険運転致死傷で3人、過失運転致死傷等で6人、道路交通法違反で28人であった（司法統計年報による。）。

**3-3-5 図 通常第一審における科刑状況の構成比の推移（罪名別）**

(平成17年～令和6年)



注 1 司法統計年報及び最高裁判所事務総局の資料による。  
 2 「一部執行猶予」は、実刑部分と猶予部分を合わせた刑期により、刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。  
 3 「過失運転致死傷等」は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。

## 第4節 矯正

### 1 入所受刑者

#### (1) 罪名別入所受刑者人員の推移

交通犯罪による入所受刑者人員の推移（最近20年間）を見ると、3-4-1図のとおりである。

交通犯罪の入所受刑者人員の総数は、平成23年以降、2,000人を下回って減少傾向にあり、令和6年は900人（前年比8.7%減）であった。

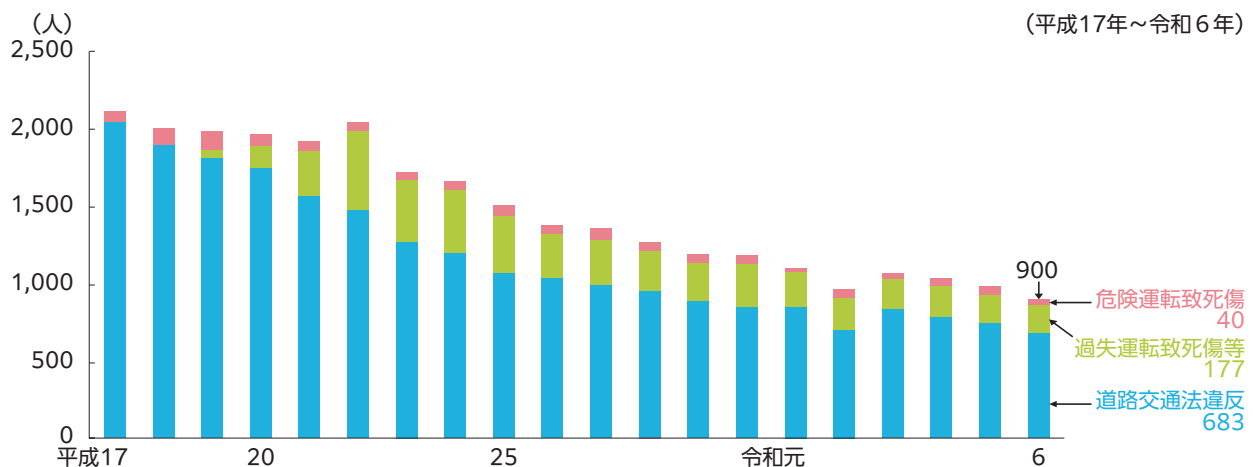
罪名別に見ると、いずれの年においても道路交通法違反が最も多いものの、平成17年（2,037人）をピークに減少傾向にあり、令和6年は683人（前年比8.2%減）であった。

過失運転致死傷等は、平成22年（508人）をピークに減少傾向にあり、令和6年は177人（前年比4.8%減）であった。なお、過失運転致死傷等は、刑法の一部を改正する法律（平成19年法律第54号。平成19年6月施行）により自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年6月以降の数値を計上していることに留意が必要である。

危険運転致死傷は、平成19年（120人）をピークに翌年以降減少傾向にあり、令和元年に28人まで減少したが、その後は40～50人台で推移しており、令和6年は40人（前年比16人（28.6%）減）であった。

令和6年の交通犯罪における入所受刑者の刑名について見ると、懲役が96.6%を占めていた。禁錮（3.4%）の内訳は全て過失運転致死傷等であった（矯正統計年報による。）。

3-4-1 図 罪名別入所受刑者人員の推移



注 1 矯正統計年報による。  
 2 「過失運転致死傷等」は、自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年6月以降の数値を計上している。

## (2) 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）

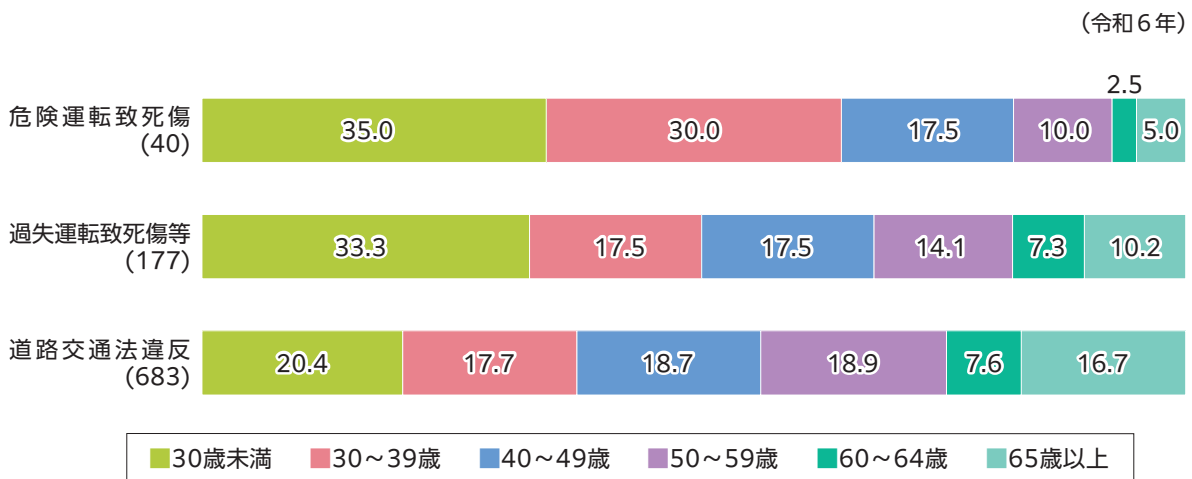
令和6年における、交通犯罪による入所受刑者の年齢層別構成比を罪名別に見ると、3-4-2図のとおりである。

危険運転致死傷は、30歳未満（35.0%）が最も高く、次いで、30～39歳（30.0%）、40～49歳（17.5%）の順であり、50歳未満が8割強を占めていた。

過失運転致死傷等は、30歳未満（33.3%）が最も高く、次いで、30～39歳及び40～49歳（ともに17.5%）の順であり、50歳未満が7割弱を占めていた。

道路交通法違反は、30歳未満（20.4%）が最も高く、次いで、50～59歳（18.9%）、40～49歳（18.7%）の順であり、50歳未満は6割弱であったほか、60歳以上が約4分の1を占めていた。

3-4-2 図 入所受刑者の年齢層別構成比（罪名別）



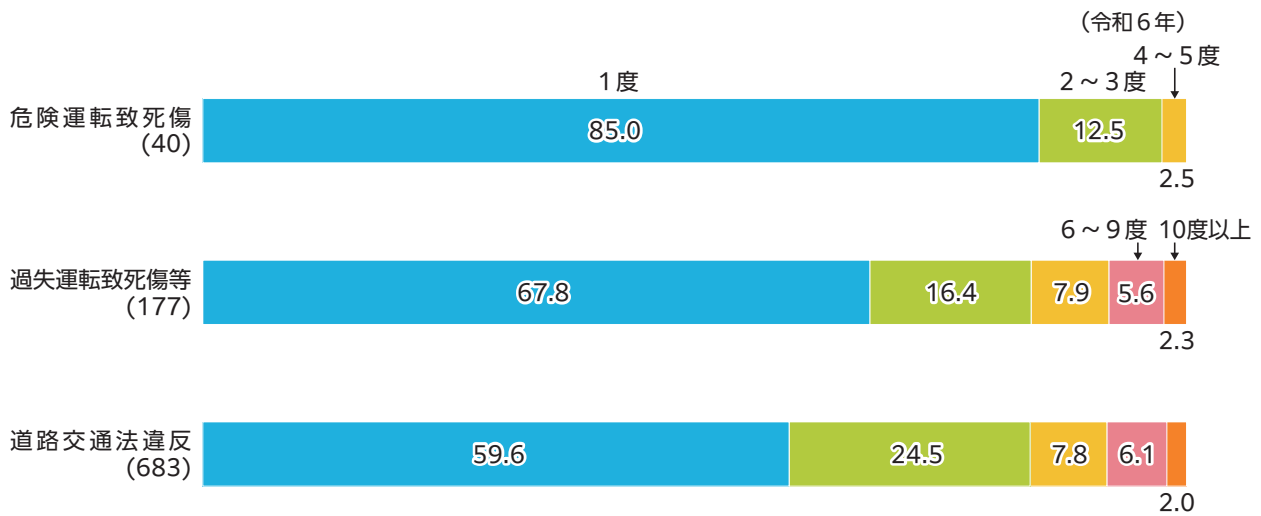
注 1 矯正統計年報による。  
2 ( ) 内は、実人員である。

## (3) 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）

令和6年における、入所受刑者の入所度数別構成比を交通犯罪の罪名別に見ると、3-4-3図のとおりである。

全ての罪名において「1度」が最も高いが、危険運転致死傷では「1度」が8割を超えているのに対し、過失運転致死傷等では7割を下回り、道路交通法違反では6割弱であった。また、「4度以上」の者（「4～5度」、「6～9度」及び「10度以上」の構成比の合計）を見ると、危険運転致死傷が2.5%であるのに対し、過失運転致死傷等及び道路交通法違反では、いずれも約16%を占め、そのうちの約1割は、「10度以上」であった。

3-4-3 図 入所受刑者の入所度数別構成比（罪名別）



注 1 矯正統計年報による。  
2 ( ) 内は、実人員である。

## 2 入所受刑者の処分歴

### (1) 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比

令和6年の交通犯罪による初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比を罪名別に見ると、3-4-4図のとおりである。

危険運転致死傷は、刑の執行猶予歴がない者が約8割を占めており、執行猶予歴等なしにいきなり受刑に至るものが大多数であった。

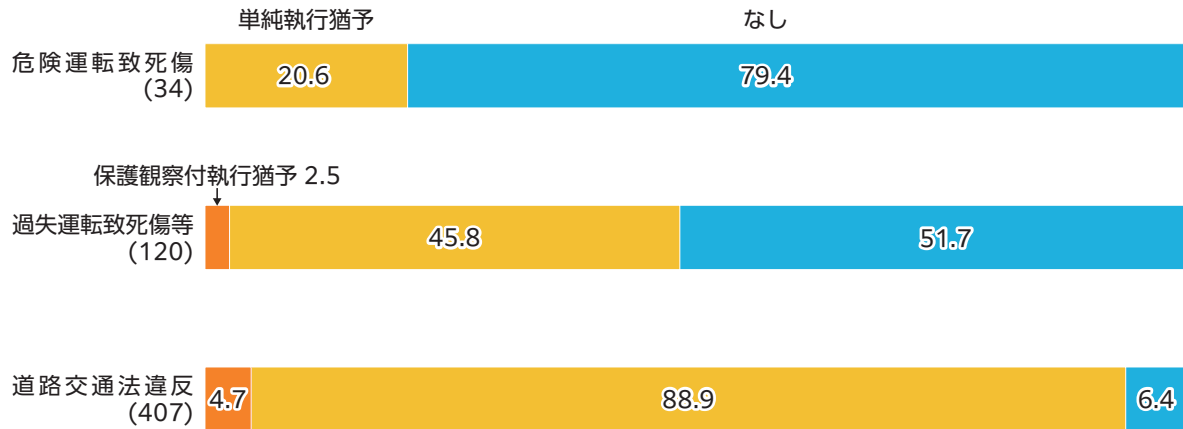
過失運転致死傷等は、保護観察付執行猶予歴又は単純執行猶予歴のある者と、執行猶予歴がない者が約5割ずつであった。

道路交通法違反は、単純執行猶予歴がある者が約9割を占めていた。

いずれの罪名についても、補導処分付執行猶予（困難な問題を抱える女性への支援に関する法律（令和4年法律第52号）による改正前の売春防止法違反による補導処分付きの刑の執行猶予をいう。）の歴がある者は、いなかった。

**3-4-4 図 初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比（罪名別）**

（令和6年）



注 1 矯正統計年報による。  
2 ( ) 内は、実人員である。

**（2）再入者における前刑罪名別構成比**

令和6年の再入者における前刑罪名別構成比を交通犯罪の罪名別に見ると、3-4-5図のとおりである。

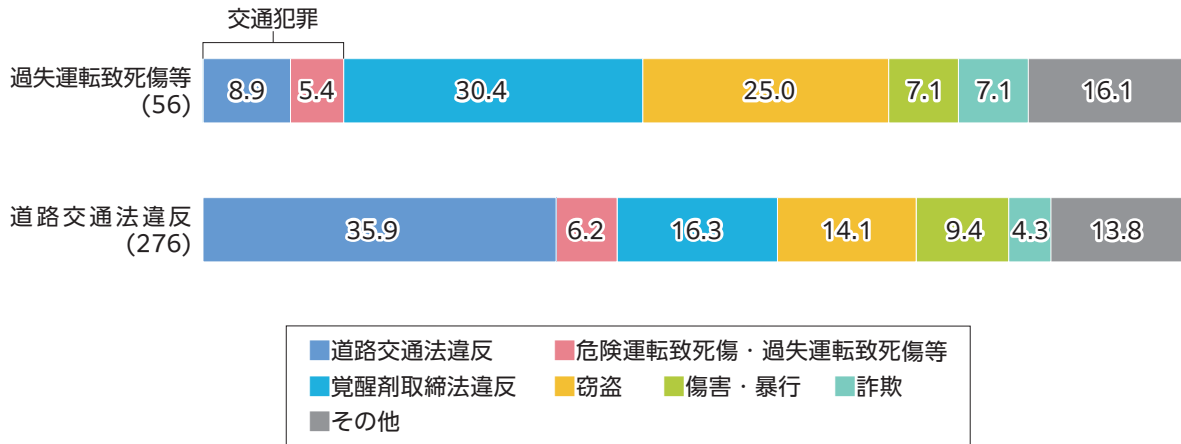
過失運転致死傷等は、前刑罪名が交通犯罪の者の構成比（道路交通法違反及び危険運転致死傷・過失運転致死傷等を合わせた人員の構成比をいう。以下（2）において同じ。）が14.3%であり、交通犯罪以外の罪名では、覚醒剤取締法違反（30.4%）、窃盗（25.0%）の順に高かった。

道路交通法違反は、前刑罪名が交通犯罪の者の構成比が42.0%を占め、交通犯罪以外の罪名では、覚醒剤取締法違反（16.3%）、窃盗（14.1%）の順に高かった。

危険運転致死傷は、再入者が6人のみであり、その前刑罪名を見ると、覚醒剤取締法違反が4人、詐欺が2人であった（矯正統計年報による。）。

3-4-5 再入者における前刑罪名別構成比（罪名別）

（令和6年）



注 1 矯正統計年報による。  
2 ( ) 内は、実人員である。

3 出所受刑者

交通犯罪による出所受刑者（仮釈放、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了又は満期釈放により刑事施設を出所した者に限る。）の仮釈放率（仮釈放者、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了者及び満期釈放者の人員の合計に占める、仮釈放者の人員の比率をいう。）及び仮釈放許可人員における刑の執行率（執行すべき刑期に対する出所までの執行期間の比率をいう。）の区分別構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、3-4-6図のとおりである。なお、過失運転致死傷等は、刑法の一部を改正する法律（平成19年法律第54号。平成19年6月施行）により自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年以降につき統計調査を行ったものの、同年は出所受刑者の該当がなかったため、平成20年以降の数値を計上していることに留意が必要である。

仮釈放率の推移について見ると、危険運転致死傷は、平成18年（88.0%）をピークに翌年以降低下傾向にあり、平成26年に70%を下回ったが、その後は約65%から約85%の間で推移し、令和6年は71.7%であった。

過失運転致死傷等は、仮釈放者の該当があった平成20年以降について、60%台から70%台の間で上昇低下を繰り返しており、令和6年は67.3%であった。

道路交通法違反は、他の罪名と比較すると、総じて仮釈放率が低く、おおむね40%台から50%台の間で上昇低下を繰り返し、令和2年以降は50%台で推移しており、令和6年は52.7%であった。

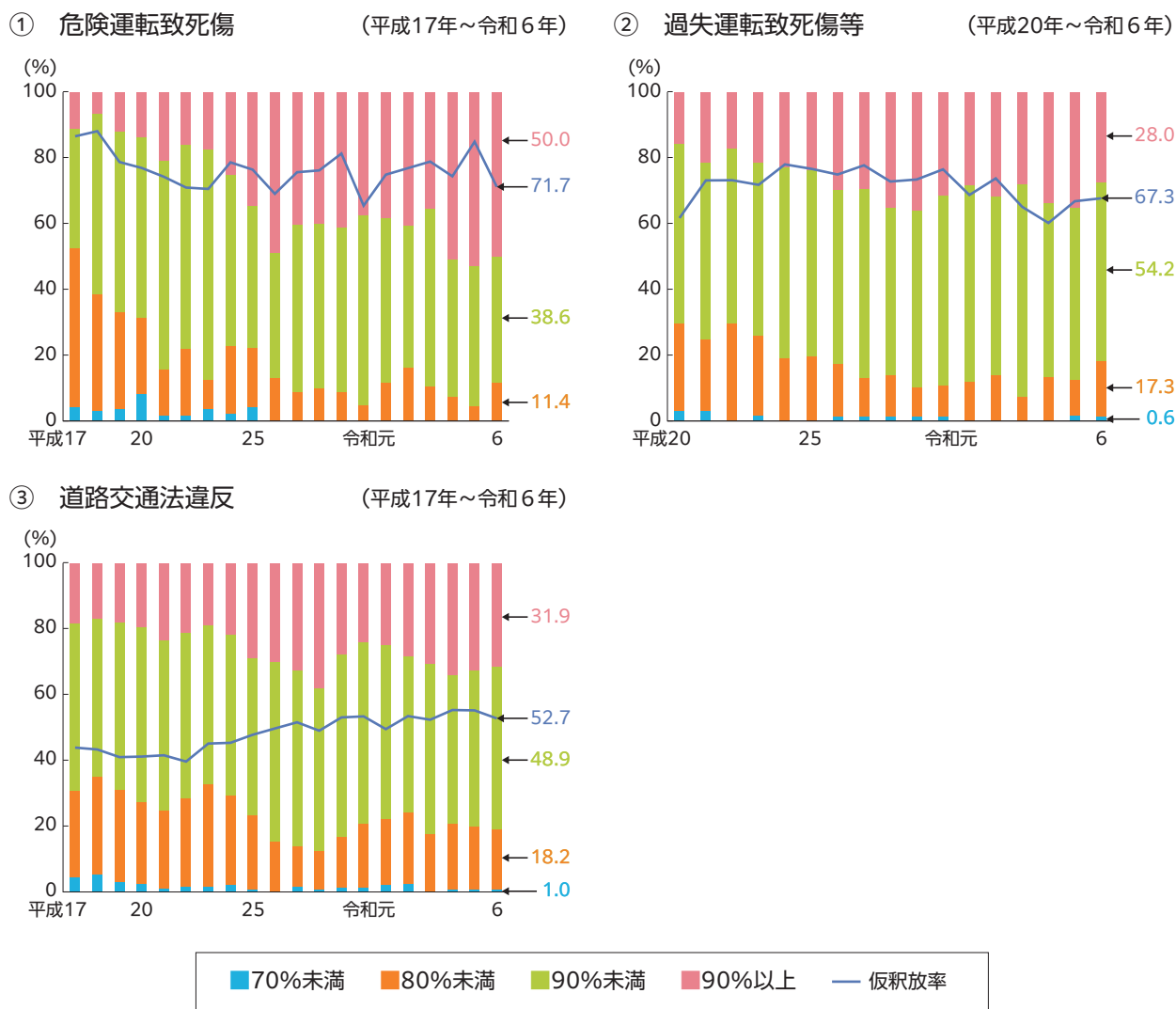
刑の執行率の区分別構成比の推移について見ると、危険運転致死傷は、平成17年及び平成26年を除いて、刑の執行率90%未満が他の区分より高い構成比で推移していたが、令和4年以降は刑の執

行率90%以上の構成比が最も高く、約5割を占めている。

過失運転致死傷等は、一貫して刑の執行率90%未満の構成比が最も高く、おおむね5割台から6割台で推移しており、刑の執行率70%未満及び80%未満の構成比が低下傾向にある一方で、刑の執行率90%以上の構成比が上昇傾向にあり、平成26年以降は3割前後となっている。

道路交通法違反も、一貫して刑の執行率90%未満の構成比が最も高く、4割台から5割台で推移しており、刑の執行率70%未満及び80%未満の構成比が低下傾向にある一方で、刑の執行率90%以上の構成比が上昇傾向にあり、平成25年以降は平成30年を除いて約3割となっている。

**3-4-6 図** 出所受刑者の仮釈放率及び仮釈放許可人員における刑の執行率の区別構成比の推移 (罪名別)



注 1 保護統計年報及び法務省大臣官房司法行政部の資料による。  
 2 「出所受刑者」は、仮釈放、一部執行猶予の実刑部分の刑期終了又は満期釈放により刑事施設を出所した者をいう。  
 3 一部執行猶予の場合、実刑部分の刑期に基づき、刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。  
 4 ②の「過失運転致死傷等」は、自動車運転過失致死傷罪が新設された平成19年はいなかった。

## 第5節 更生保護

### 1 保護観察開始人員の推移

交通犯罪の保護観察開始人員及び年齢層別構成比の推移（最近20年間）を仮釈放者（一部執行猶予者を含む。以下この節において同じ。）及び保護観察付執行猶予者（全部執行猶予者及び一部執行猶予者をいう。以下この節において同じ。）の別に見ると、3-5-1図のとおりである。

#### （1）危険運転致死傷

仮釈放者では、平成20年（84人）をピークとして減少傾向にあり、平成24年以降は30～50人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満が50～70%台で推移し、40～64歳及び65歳以上よりも一貫して高い。

保護観察付執行猶予者では、平成27年（31人）をピークとしてその後は10人前後で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満が、40～64歳及び65歳以上よりも概して高い。なお、構成比を見るに当たっては、各年の保護観察開始人員が少ないことから、変動が生じやすい点に留意が必要である。

#### （2）過失運転致死傷等

仮釈放者では、平成24年（426人）をピークとして減少傾向にあり、令和3年以降は150～180人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満及び40～64歳が、それぞれおおむね40～50%台で推移し、65歳以上よりも一貫して高い。

保護観察付執行猶予者では、平成21年（111人）をピークとして減少傾向にあり、平成29年以降は、20～50人台で推移している。年齢層別の構成比は、40歳未満がおおむね50～80%台で推移し、40～64歳及び65歳以上よりも概して高い。

#### （3）道路交通法違反

仮釈放者では、平成17年（744人）をピークに平成22年まで減少し続け、平成24年以降も緩やかな減少傾向にあり、令和6年（308人）は、平成17年の2分の1以下であった。年齢層別の構成比は、40～64歳が40～50%台と横ばいで他の年齢層よりも概して高く推移しているところ、40歳未満は、平成18年（49.2%）を境に低下傾向にあるのに対し、65歳以上は、上昇傾向にあり、令和6年（21.1%）は、平成17年と比べて16.0pt上昇した。

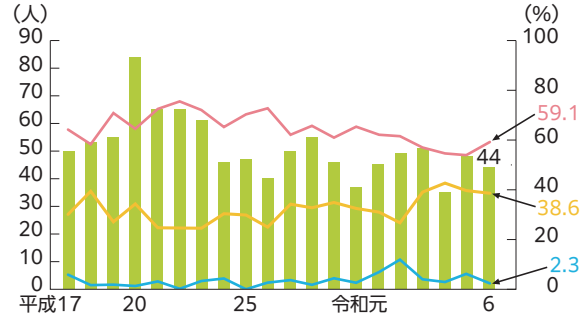
保護観察付執行猶予者では、平成17年（359人）をピークとして減少傾向にあり、令和6年（68

人)は、平成17年の5分の1以下であった。年齢層別の構成比は、40歳未満及び40～64歳がそれぞれ30～50%台で推移しているところ、65歳以上は、平成18年(4.2%)を境に上昇傾向にあり、平成29年以降は10～20%台で推移していたが、令和6年は4.4%(前年比16.6pt低下)であった。

**3-5-1 図 罪名別保護観察開始人員・年齢層別構成比の推移(仮釈放者及び保護観察付執行猶予者)**

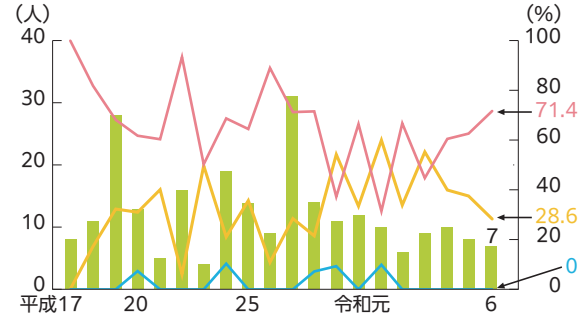
① 危険運転致死傷

ア 仮釈放者



(平成17年～令和6年)

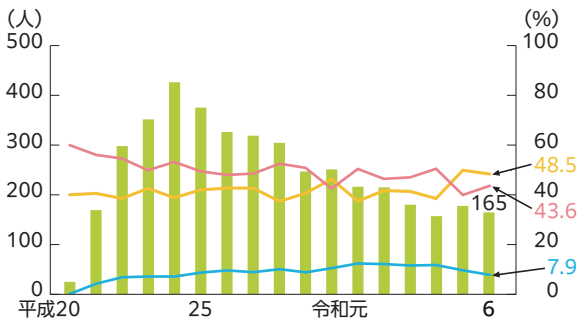
イ 保護観察付執行猶予者



② 過失運転致死傷等

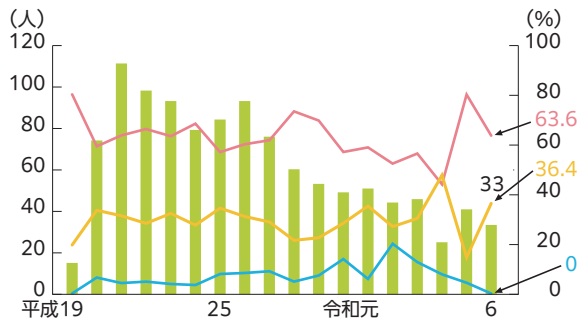
(平成20年～令和6年)

ア 仮釈放者



(平成19年～令和6年)

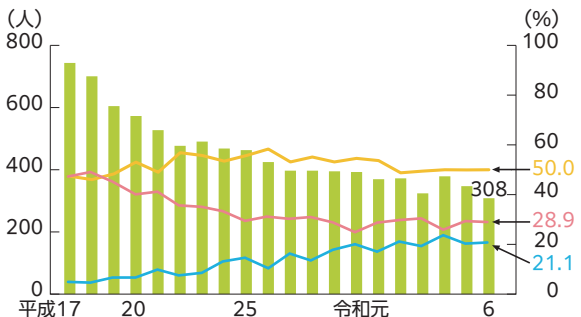
イ 保護観察付執行猶予者



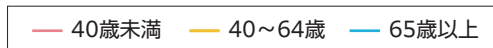
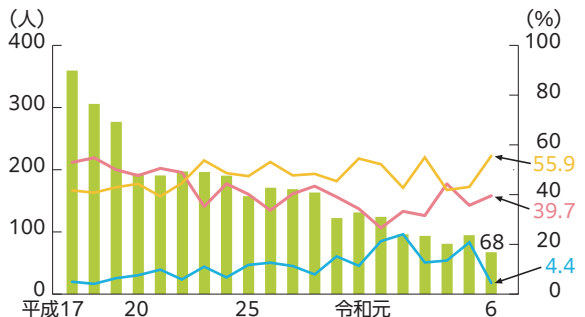
③ 道路交通法違反

(平成17年～令和6年)

ア 仮釈放者



イ 保護観察付執行猶予者



注 1 保護統計年報及び法務省大臣官房司法部法制部の資料による。  
 2 「過失運転致死傷等」は、刑法の一部を改正する法律(平成19年法律第54号)が施行された平成19年6月以降の数値である。  
 3 「仮釈放者」は、一部執行猶予者を含み、「保護観察付執行猶予者」は、保護観察付全部執行猶予者及び一部執行猶予者をいう。  
 4 「仮釈放者」及び「保護観察付執行猶予者」のうち、一部執行猶予者については、いずれも刑の一部執行猶予制度が開始された平成28年から計上している。  
 5 ②アについて、平成19年に保護観察を開始した仮釈放者はいなかった。

## 2 保護観察終了者の終了事由別構成比

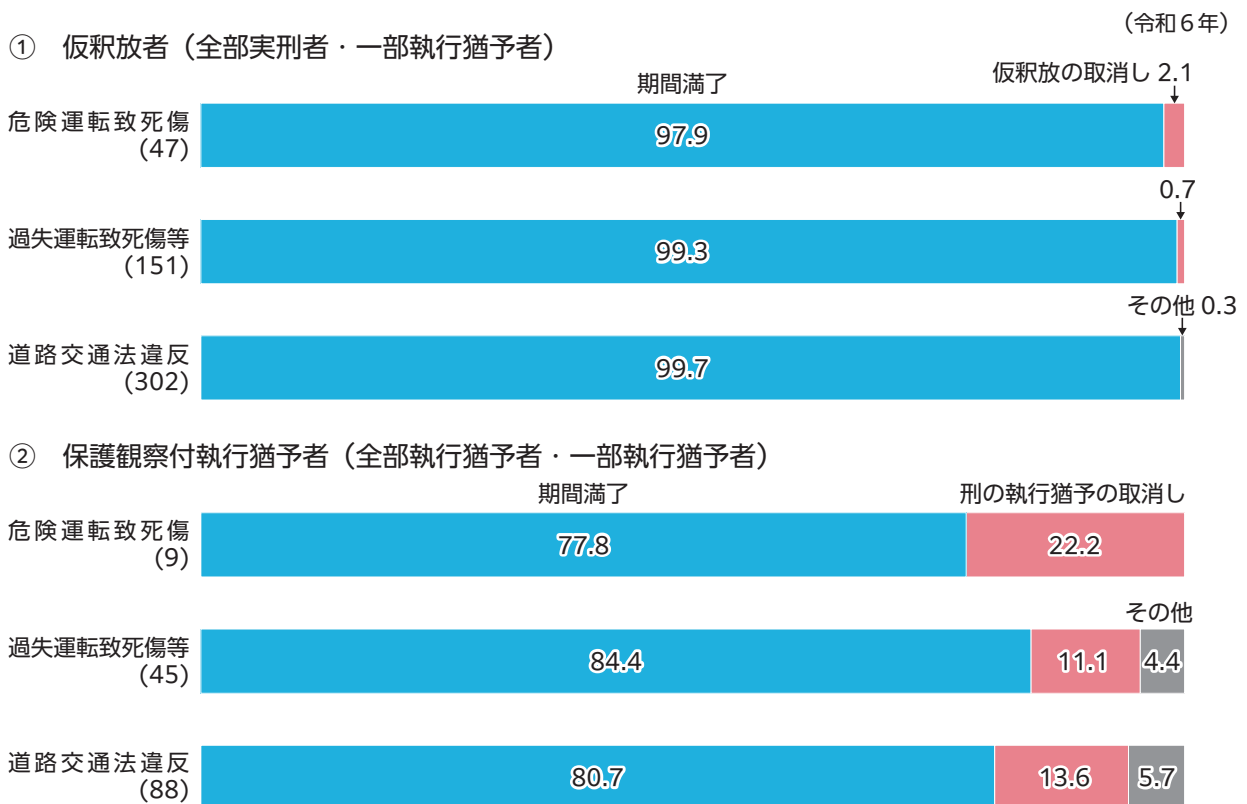
令和6年における交通犯罪の保護観察終了者の終了事由別構成比を見ると、3-5-2図のとおりである。

仮釈放者では、仮釈放の取消しの構成比は、危険運転致死傷（2.1%）、過失運転致死傷等（0.7%）、道路交通法違反（0%）の順で高い。

保護観察付執行猶予者では、刑の執行猶予の取消しは、危険運転致死傷（22.2%）、道路交通法違反（13.6%）、過失運転致死傷等（11.1%）の順で高い。ただし、危険運転致死傷の実人員が、9人と少ないことに留意する必要がある。

なお、令和6年における仮釈放者全体の保護観察終了事由別構成比は、期間満了が96.0%、仮釈放の取消しが3.6%であった。また、同年における保護観察付全部・一部執行猶予者全体の保護観察終了事由別構成比は、期間満了が77.2%、刑の執行猶予の取消しが20.2%であった（保護統計年報による。）。

**3-5-2 図** 保護観察終了者の終了事由別構成比（罪名別）



注 1 保護統計年報による。  
 2 「その他」は、死亡等である。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

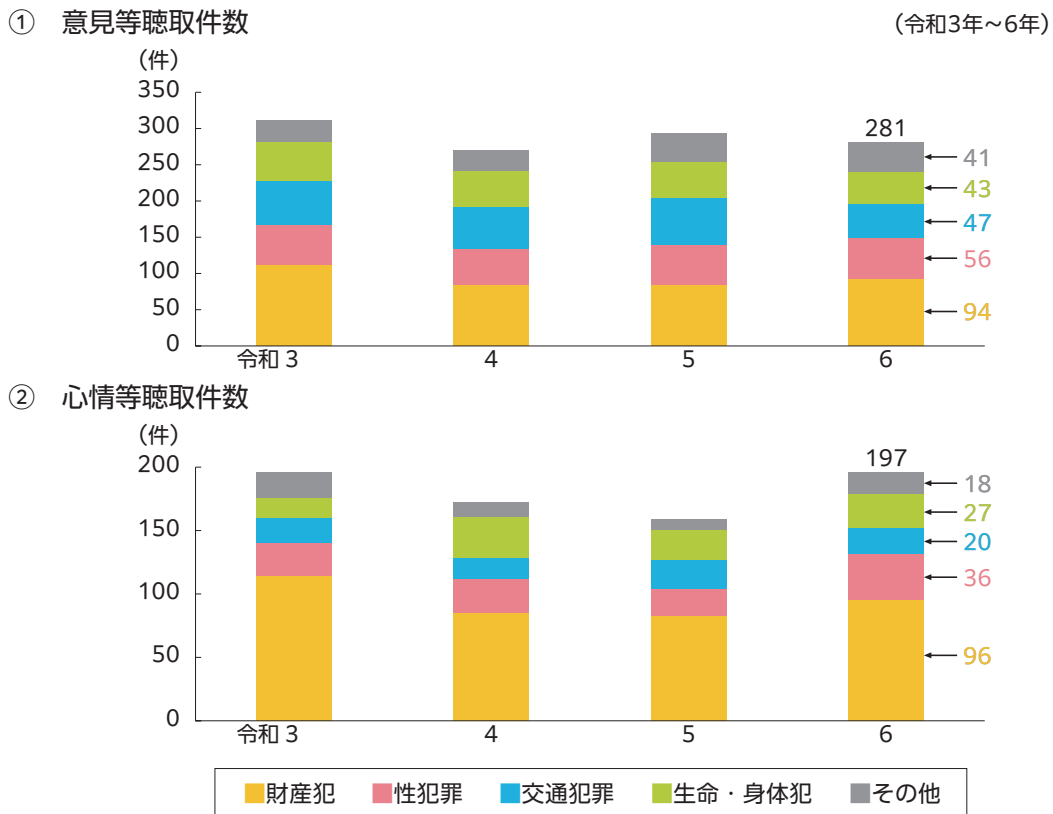
### 3 意見等聴取制度及び心情等聴取・伝達制度の実施状況

意見等聴取制度において被害者等の意見等を聴取した件数（仮釈放、仮退院又は退院審理が終了したもののうち、地方更生保護委員会が被害者等から意見等を聴取した件数に限る。以下この節において同じ。）及び心情等聴取・伝達制度において被害者等の心情等を聴取した件数の推移（令和3年以降。交通犯罪に限らない。）を見ると、3-5-3図のとおりである。

意見等を聴取した件数は、令和3年以降300件前後で推移しており、令和6年は281件（前年比4.4%減）であった。同年の件数の内訳を見ると、交通犯罪（道路交通法違反を除き、業務上過失致死傷を含む。以下この項において同じ。）は約17%を占めていた。

心情等を聴取した件数は、150件台から190件台で推移し、令和6年は197件（前年比23.9%増）であった。同年の件数の内訳を見ると、交通犯罪は約10%を占めていた。

3-5-3 図 意見等聴取制度における意見等聴取件数及び心情等聴取・伝達制度における心情等聴取件数の推移



注 1 法務省保護局の資料による。  
 2 資料を入手し得た令和3年以降の数値で作成した。  
 3 「生命・身体犯」は、殺人、傷害（傷害致死を含む。）及び暴行（暴力行為等処罰に関する法律（大正15年法律第60号）違反を含む。）をいう。  
 4 「財産犯」は、強盗（強盗致死傷を含む。）、恐喝、窃盗、詐欺及び横領・背任をいう。  
 5 「性犯罪」は、不同意性交等・同致死傷（強盗・不同意性交等及び同致死を含む。）及び不同意わいせつ・同致死傷をいう。  
 6 「交通犯罪」は、道路交通法違反を除き、業務上過失致死傷を含む。  
 7 ①は、仮釈放、仮退院又は退院審理が終了したもののうち、地方更生保護委員会が被害者等から意見等を聴取した件数を計上している。  
 8 ②は、被害者等から心情等を聴取した件数であり、令和5年以降は加害者への伝達を希望しないものを含む。

## 第6節 被害者

### 1 交通事故死傷者における当事者順位別構成比及び乗車中の車両等別構成比

警察庁交通局の統計では、交通事故の死傷者数を計上するに当たり、加害者・被害者の別を設けていないが、事故当事者の過失の程度や人身損傷の程度に応じて当事者に順位を設け、同順位別に計上している。そこで、死傷者のうち、第二当事者以下（事故当事者のうち、第一当事者以外の者をいう。以下この節において同じ。）の人員を、被害者数に類似の数値として捉える。

3-6-1図①は、令和6年における死者（交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。以下この節において同じ。）・重傷者（交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者をいう。以下この節において同じ。）について、それぞれ第一当事者及び第二当事者以下の構成比を見たものである。死者では、第一当事者と第二当事者以下の構成比は同程度であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。

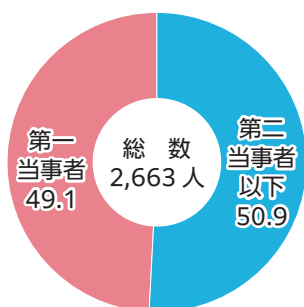
令和6年における、第二当事者以下の死傷者が乗車していた車両等別の構成比を死者・重傷者別に見ると、3-6-1図②のとおりである。死者では、歩行者の構成比が6割を超えて最も高く、次いで、二輪車（14.3%）、軽車両（12.9%）の順であった。重傷者では、歩行者の構成比が最も高く約3割であり、自動車、二輪車及び軽車両はいずれも2割強であった。

3-6-1 図 交通事故死傷者における当事者別構成比及び乗車中の車両等別構成比(死者・重傷者別)

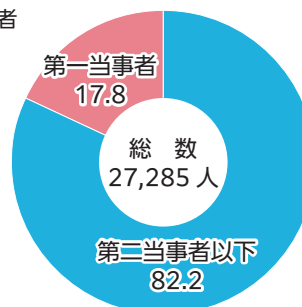
① 交通事故死傷者における当事者別構成比

(令和6年)

ア 死者

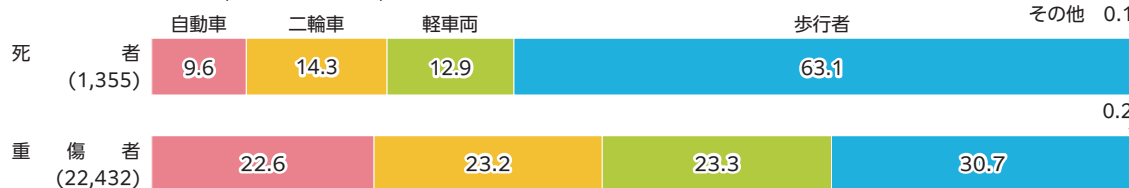


イ 重傷者



② 乗車中の車両等別構成比（第二当事者以下）

(令和6年)



- 注 1 警察庁交通局の統計による。  
 2 「第二当事者以下」は、事故当事者のうち第一当事者以外の者をいう。  
 3 「死者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいい、「重症者」は、交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者をいう。  
 4 ②について、「その他」は、歩行者以外で道路上又は道路外にいた者（例として、電話ボックスの中、運転者不在の駐車車両、屋内、田畑等）、特定小型原動機付自転車、列車等である。  
 5 ②について、（ ）内は、実人員である。

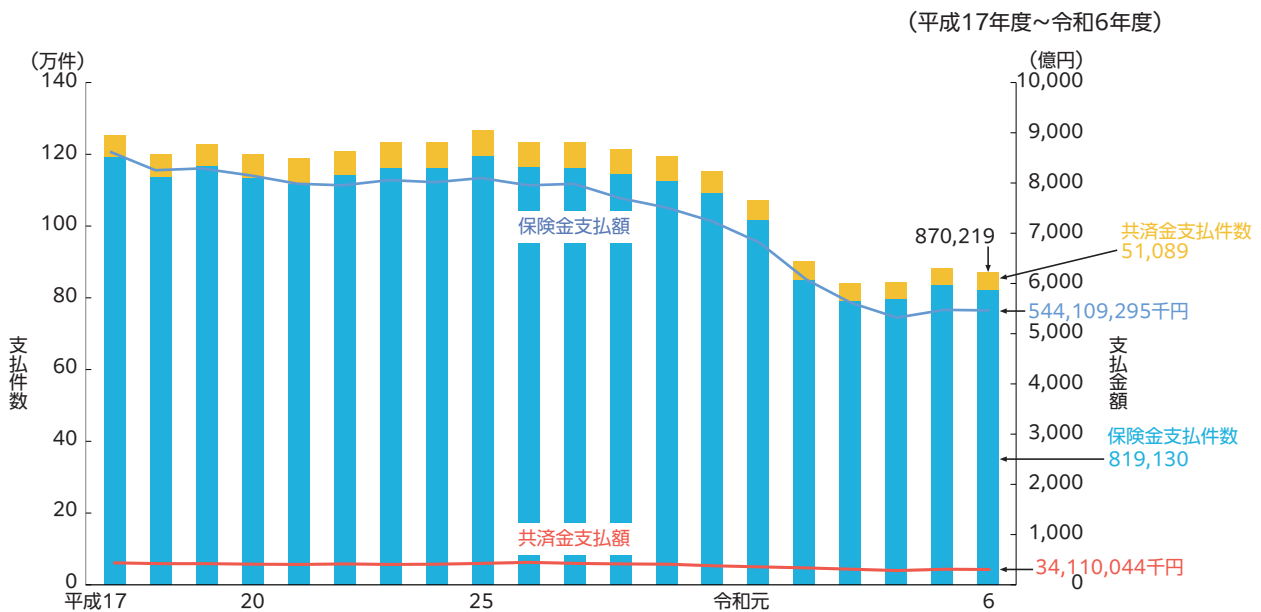
## 2 自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金の支払状況の推移

自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という。）の保険金及び自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責共済」という。）の共済金の支払件数及び支払額の推移（最近20年間）を見ると、3-6-2図のとおりである。自賠責保険及び自賠責共済は、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）に基づき、自動車の運転により他人の生命又は身体を害したときに、これによって生じた損害を賠償するため、すべての自動車に加入が義務付けられている強制保険・共済である。

自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払件数は、平成17年度以降おおむね120万件台の横ばいで推移した後、平成28年度から緩やかに減少し、令和2年度に大幅に減少した後は増減を繰り返し、令和6年度は87万219件（前年比1万3,719件（1.6%）減）であった。自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払額は、平成18年度以降減少傾向にあったところ、平成28年度以降大幅に減少し、令和5年度に増加に転じたものの、令和6年度は再び減少し、約5,782億円（同0.6%減）であった。

なお、自賠責保険又は自賠責共済に加入していない無保険車による事故及びひき逃げ事故の被害者に対しては、いわゆる政府保障事業によって、国が自賠責保険又は自賠責共済と同等の損害を填補する救済が行われている。令和6年度の政府保障事業による支払保障金額は約3億9,900万円であった（国土交通省の資料による。）。

3-6-2 図 自賠責保険保険金・自賠責共済共済金の支払件数及び支払額の推移

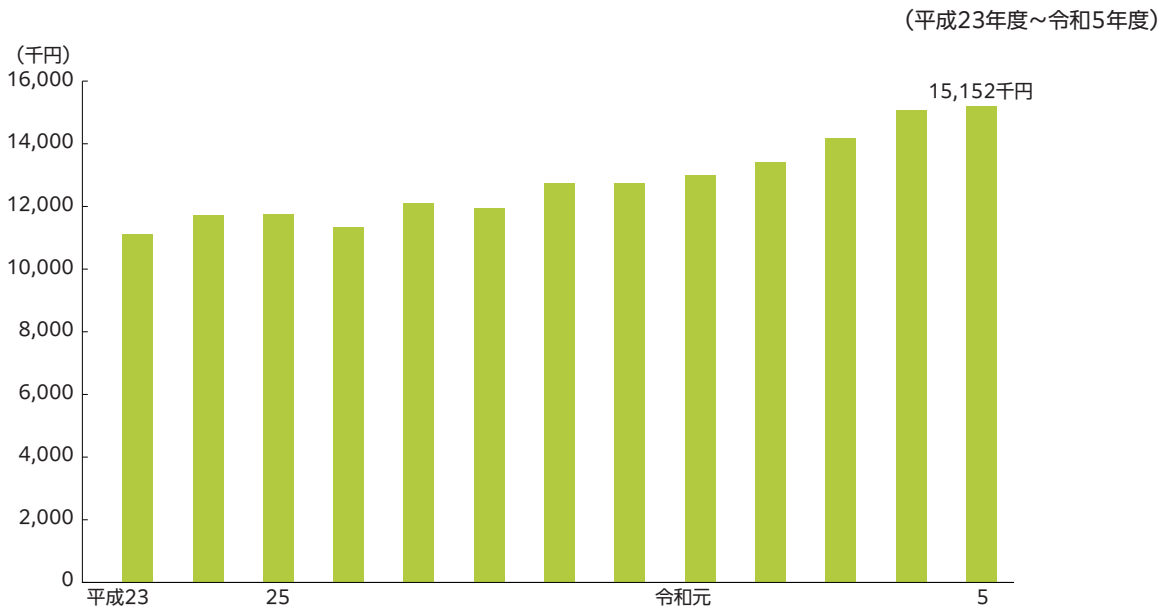


注 1 損害保険料率算出機構の資料（自賠責保険・共済 支払件数・支払保険金推移表）を基に法務総合研究所が作成した。  
 2 「自賠責保険」は、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）5条に定める「自動車損害賠償責任保険」をいい、「自賠責共済」は、同条に定める「自動車損害賠償責任共済」をいう。  
 3 支払件数は、新規の件数である。  
 4 資料を入手し得た令和7年9月1日時点の数値であり、各年度の数値は速報値である。

### 3 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移

自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移（平成23年度以降）を見ると、3-6-3図のとおりである。平成24年度以降増加傾向にあり、令和5年度は約1,515万円（前年比0.9%増）であった。

**3-6-3 図** 自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移



- 注 1 損害保険料率算出機構の資料（自動車保険 対人賠償責任保険 保険金種類別統計表）を基に、法務総合研究所が作成した。  
 2 「死亡保険金の平均額」は、各年における死亡事故1件当たりの支払額をいう。  
 3 資料を入手し得た平成23年度以降の数値である。  
 4 「死亡保険金」は、自動車事故で他人を死傷させたことにより発生する損害賠償責任を負った場合で、損害の額が、自賠責保険の支払額を超過する場合に、その超過額に対して支払われた保険金を計上しており、自損事故（急激かつ偶然な外来の事故によって被保険者が身体の傷害を被り、自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償請求権が発生しない場合をいい、被保険者が居眠り運転中の事故で、相手自動車完全無過失である場合を含む。）及び無保険車（事故の相手側が対人賠償責任保険を付保していないか、付保していても免責とされ保険金が支払われない自動車、又は、対人賠償責任保険は付保しているがその保険金額が被保険者の車の無保険車傷害保険の保険金額よりも低い自動車を含む）、ひき逃げ・あて逃げのように、相手自動車不明な場合を含む。）との事故において保険金が支払われた場合を含む。  
 5 記名被保険者が他人の自動車を運転中の賠償危険を補償する保険契約、販売用・修理工場等受託車、特殊な用途・使用方法の自動車の保険契約及び特殊な契約条件による保険契約を除く。

### 4 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移

交通犯罪に関する日本司法支援センター（通称「法テラス」。以下「法テラス」という。）への相談は、各地方事務所及び犯罪被害者支援ダイヤルを通じて行われており、その件数の推移（平成20年度以降）は、3-6-4図①のとおりである。問合せ件数の総数について見ると、平成22年度をピークに減少傾向にあったが、令和4年度から3年連続で増加し、令和6年度は774件（前年比62件（8.7%）増）であった。

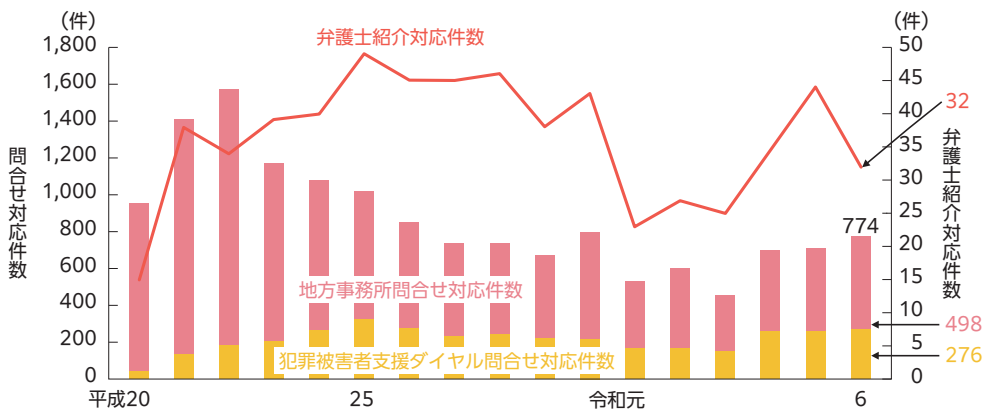
交通事件に関して法テラスが実施した民事法律扶助業務（法律相談援助、代理援助及び書類作成援

助をいう。)の件数の推移(平成28年度以降)は、3-6-4図②のとおりである。法律相談援助件数、代理援助件数等とともに平成28年度以降減少傾向にあり、令和6年度の総数は3,750件(前年比268件(6.7%)減)であった。

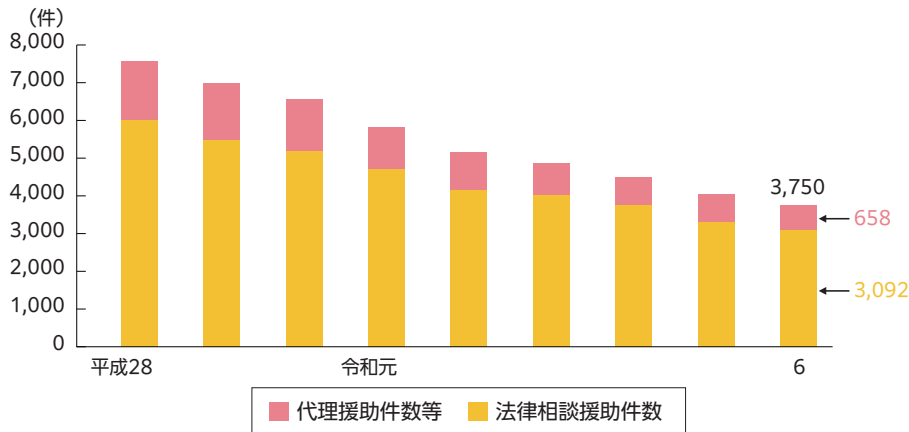
交通事故紛争処理センターにおける新規相談(加害者からの相談を含む。)件数の推移(最近20年間)は、3-6-4図③のとおりである。交通事故紛争処理センターは、交通事故被害者の迅速な救済を図ることを目的として、中立・公正な立場から損害賠償に関する法律相談、和解のあっ旋及び審査業務を無償で提供する内閣府所管の公益財団法人である。新規相談件数は、平成22年度をピークに減少傾向にあり、令和6年度は5,073件(前年比66件(1.3%)減)であった。

**3-6-4 図 交通犯罪・交通事故による被害者等からの相談件数等の推移**

① 交通犯罪に関する法テラスへの問合せ件数 (平成20年度～令和6年度)

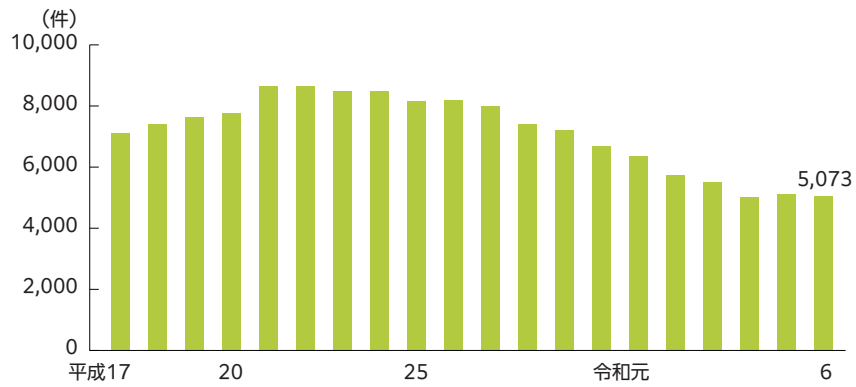


② 法テラスにおける民事法律扶助業務の件数の推移 (平成28年度～令和6年度)



③ 交通事故紛争処理センターにおける相談件数

(平成17年度～令和6年度)



- 注 1 ①②は法テラス、③は交通事故紛争処理センターの資料による。  
2 ①は、数値を入手し得た平成20年度以降、②は、平成28年度以降のものである。  
3 ②の「代理援助件数等」は、書類作成援助件数を含む。  
4 ③は新規件数であり、加害者からの相談を含む。

## 第7節 小括

本節では、ここまで見てきた各種統計資料の調査から得られた知見をまとめる。

### 1 交通事故の発生・検挙

最近30年間における交通事故の発生件数は、平成17年以降減少傾向にあり、運転者の飲酒による交通事故の発生件数も、平成13年以降減少傾向にある（3-1-1図及び3-1-2図参照）。

もっとも、危険運転致死傷の検挙人員は、平成26年以降増加傾向にある。また、道路交通法違反の非反則事件件数では、「軽車両による違反」は、平成18年以降増加し続け、令和3年に減少したものの、その後大きく増加した。「酒気帯び・酒酔い」及び「無免許」は、近年、横ばい傾向が続いている（3-2-1図及び3-2-3図参照）。

したがって、交通犯罪自体は減少傾向にあるものの、危険運転致死傷や、道路交通法違反のうち軽車両による違反、酒気帯び・酒酔い運転及び無免許運転については、引き続き注視する必要がある。

### 2 検察

交通事件の検察庁通常受理人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも減少傾向にあるものの、危険運転致死傷は、平成22年以降増加傾向にある。なお、令和6年の検察庁通常受理人員は、過失運転致死傷等は27万4,345人、道路交通法違反は21万818人であったのに対し、危険運転致死傷は794人と大きく異なることに留意が必要である（3-3-1図参照）。

交通事件の検察庁終局処理人員について起訴率（略式命令請求を含む。以下この節において同じ。）の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷は、起訴率が一貫して70%を超えているのに対し、過失運転致死傷等では20%以下にとどまっている。道路交通法違反では、平成17年は80%台であったが、令和6年は45.3%まで低下している（3-3-3図参照）。

したがって、過失運転致死傷等及び道路交通法違反は、いずれも交通事件の検察庁通常受理人員の中で多くの割合を占めるものの、過失運転致死傷等の起訴率は低く、道路交通法違反の起訴率も低下しているのに対し、危険運転致死傷は、交通事件の検察庁通常受理人員全体に占める割合は少ないものの、増加傾向にあり、起訴率も高い水準を保っている。

### 3 裁判

交通事件（過失運転致死傷等は、平成25年以前は交通関係以外の業務上（重）過失致死傷を含む。以下この節において同じ。）により、通常第一審で懲役又は禁錮を言い渡された者について、これらの科刑状況の構成比の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反のいずれも、全部執行猶予の言渡しを受けた者の構成比が一貫して60%以上を占めており、特に、過失運転致死傷等は、平成20年以降90%を超えている。全部実刑判決の言渡しを受けた者について見ると、危険運転致死傷及び過失運転致死傷等では、1年以上3年以下の全部実刑判決の言渡しを受けた者の構成比が高い傾向にあるのに対し、道路交通法違反では、1年未満の全部実刑判決の言渡しを受けた者の構成比が高い傾向にある（3-3-5図参照）。

したがって、交通事件のいずれの罪名についても、全部執行猶予判決の言渡しを受ける者が多数を占め、特に、過失運転致死傷等ではその傾向が顕著である。全部実刑判決の言渡しを受けた者について見ると、道路交通法違反では、他の罪名よりも刑期の短い者が多い傾向が見られた。

### 4 矯正

交通犯罪による入所受刑者人員の総数は、平成23年以降、2,000人を下回って減少傾向にあり、罪名別に見ると、いずれの年においても道路交通法違反が最も多く、一貫して7割以上を占めている（3-4-1図参照）。

令和6年における、交通犯罪による入所受刑者の年齢層別構成比、入所度数別構成比及び初入者における刑の執行猶予歴の有無別構成比をそれぞれ罪名別に見ると、危険運転致死傷では、30歳未満が最も多く3割以上を占め、初入者が8割以上を占め、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者が約8割を占めている。過失運転致死傷等では、30歳未満が最も多く3割以上を占め、初入者が7割近くを占め、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者が約5割を占めている。道路交通法違反では、60歳以上が全体の約4分の1を占め、初入者は6割未満にとどまり、初入者のうち刑の執行猶予歴のない者は1割以下で、単純執行猶予歴のある者が9割近くを占めていた（3-4-2図、3-4-3図及び3-4-4図参照）。さらに、再入者の前刑罪名について見ると、前刑罪名が交通犯罪の者は、過失運転致死傷等では2割を下回り、危険運転致死傷では0人であったのに対し、道路交通法違反では4割を超えていた（3-4-5図参照）。

交通犯罪による出所受刑者の仮釈放率の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、危険運転致死傷及び過失運転致死傷等は、おおむね60%以上で推移しているのに対し、道路交通法違反は、おおむね40%台から50%台の間で推移している（3-4-6図参照）。なお、仮釈放率を見るに当たっては、

前記3でも述べたとおり、罪名により、刑期の傾向が異なることに留意が必要である。

したがって、危険運転致死傷では、若年層が多く、初入者で、刑の執行猶予歴のない者が大多数を占めており、過失運転致死傷等でも、若年層が比較的多く、初入者で、刑の執行猶予歴のない者が比較的多いのに対し、道路交通法違反では、60歳以上が多く、交通犯罪を含む犯罪を繰り返して今回の受刑に至った者が多く、罪名ごとに異なる傾向が見られた。

## 5 更生保護

交通犯罪による保護観察開始人員の推移（最近20年間）を罪名別に見ると、いずれの罪名も、近年の仮釈放者の人員は減少傾向にあり、保護観察付執行猶予者の人員も減少傾向にあるものが多い。なお、危険運転致死傷の保護観察付執行猶予者の人員はいずれの年も40人未満と少なく、ばらつきがある（3-5-1図参照）。

また、令和6年における交通犯罪による保護観察終了者の終了事由別構成比を罪名別に見ると、仮釈放者・保護観察付執行猶予者のいずれについても、危険運転致死傷は、他の罪名よりも仮釈放の取消し及び刑の執行猶予の取消しの構成比が高い。なお、危険運転致死傷の保護観察付執行猶予者の人員は9人と少ないことに留意する必要がある（3-5-2図参照）。

## 6 被害者等

令和6年における死者及び重傷者について、それぞれ第一当事者及び第二当事者以下の構成比を見ると、死者では、第一当事者と第二当事者以下の構成比はいずれも同程度であり、重傷者では、第二当事者以下が約8割を占めた。また、第二当事者以下の死傷者が乗車していた車両等別の構成比を死者・重傷者別に見ると、死者・重症者のいずれも、歩行者の構成比が最も高かった（3-6-1図参照）。

自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金の支払件数及び支払額の推移（最近20年間）を見ると、自賠責保険の保険金及び自賠責共済の共済金を合計した支払件数及び支払額は、近年いずれも減少傾向にある。一方、自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額の推移は、平成24年度以降増加傾向にあった（3-6-2図及び3-6-3図参照）。

## 第4章 特別調査

### 第1節 調査の目的

「はしがき」で記載のとおり、第11次交通安全基本計画は、究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指しているところ、このような社会に向けて前進するためには、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に加え、これまで実施してきた各種施策の深化も必要である。その一つとして、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者及び重大な交通違反を反復した受刑者のほか、特に飲酒運転を行った受刑者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対する指導の更なる充実が求められている。

法務総合研究所では、平成4年度から平成5年度の2か年にわたり、「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究」を行い、交通犯罪による受刑者は、交通犯罪以外の犯罪による受刑者とは異なる特徴を持つことを把握した。しかし、当時は危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪の規定がなかったため、調査・分析の対象は、業務上（重）過失致死傷及び道路交通法違反の各受刑者であった。その後、同研究から現在までの間に、交通情勢等は変化しており、現在の交通犯罪による受刑者の傾向も変化している可能性がある。

そこで、本調査では、交通犯罪者の処遇に資する基礎資料を提供することを目的とし、交通犯罪者の特徴を明らかにするため、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反の三つの罪名により受刑するに至った者を対象として、その意識や実態に関する総合的な質問紙調査を行うこととした。また、本調査結果の分析に当たっては、前記三つの罪名の比較に加えて、飲酒運転、薬物使用下での運転及びあおり運転等の経験がある者の分析を行い、それぞれの傾向も明らかにすることとした。

## 第2節 調査の概要

### 1 調査対象者

調査対象者は、調査を実施した令和6年度時点で、特別改善指導の一つである交通安全指導を実施するよう指定されている全国58庁の刑事施設（以下この節において「調査対象施設」という。）に在所しており、今回の受刑に係る罪名に危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反のいずれかを含む受刑者とした。なお、罪名によって調査対象者数が著しく偏らないよう、罪名ごとに調査対象とする範囲の刑期起算日を調整した。具体的には、令和6年9月1日午後12時現在、調査対象施設に在所している受刑者のうち、刑期起算日（刑が複数ある場合は全刑期を通じた刑期起算日）が、危険運転致死傷は、令和4年2月1日から令和6年8月31日まで、過失運転致死傷等は、令和5年5月1日から令和6年8月31日まで、道路交通法違反は、令和6年1月1日から同年8月31日までの期間にある者を調査対象とした。また、日本語を理解できない等により質問紙への回答が困難であると調査対象施設が認めた者は、調査対象から除外した。

調査対象施設のうち、令和6年9月1日午後12時現在で、調査対象者が在所していた施設は57庁であり、調査対象者969人のうち、調査協力に同意した者は836人（回収率86.3%）であった。

### 2 調査時期

調査時期は、令和6年9月1日から同年12月2日までであった。

### 3 調査方法

#### （1）質問紙調査

各調査対象施設の職員が、調査対象者に質問紙を配布し、施設内の適宜の場所（居室、教室等）において質問紙に自己記入するよう求め、質問紙を回収した。

質問紙の表題は「交通安全などに関する意識調査」とし、表紙に、回答は任意であり、回答の有無及び回答の内容が今後の処遇や刑事施設内での評価に影響しないこと、正しい回答や誤った回答はないため、思ったとおりに記入すること、答えられる範囲で協力を依頼するものであること、回答は統計的に処理した上で公表し、個人情報外部に知られることはないことを明示した。その上で、「回答する」又は「回答しない」のいずれかにチェックをするよう求め、調査協力への同意の有無を確認した。

## (2) 記録調査

調査対象者のうち質問紙調査への協力に同意した者について、職員による記録調査又は「受刑者入所調査票」（法務省で把握している統計情報）に基づき、性別、刑事施設入所時の年齢、今回の受刑に係る罪名、刑事処分歴、処遇に関する事項等の情報について抽出し、符号化を経た上で使用した。

## (3) 倫理的配慮

法務総合研究所は、研究計画及び研究結果を検証するために、外部の有識者等から構成される法務総合研究所研究評価検討委員会を設置しており、本調査は、同委員会の事前評価を経て実施した。調査の実施に当たっては、刑事施設を所管する法務省矯正局の了解を得た上で、行政機関の保有する個人情報保護に係る法令を遵守して行った。

## 4 調査内容

### (1) 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢、居住地域、同地域の公共交通機関の利用のしやすさ、自動車等の運転頻度、主な運転目的、同居家族、交友関係、健康状態、運転に対する不安を感じた経験及び自身の運転について他者から指摘された経験について回答を求めた。

### (2) 交通安全意識等

#### ア 交通安全意識

回答者の交通安全意識を把握するため、内閣府（2020）の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」における「交通安全意識等に関する国民アンケート調査」（以下「内閣府2020年調査」という。）問28から10項目を抜粋して用いた。具体的な項目は、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」等であった。

さらに、法務総合研究所において実施された進藤ら（1993）の「交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究（第1報告）」における「交通問題に関する意識調査」（以下「法務総合研究所1993年調査」という。）項目1から「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」等の3項目を抜粋し、前記の内閣府2020年調査の調査項目に文末を合わせるため、文末を「心掛けている」と変更した上で、回答を求めた。

## イ 交通事故及び自身の運転態度・運転技術に対する認識

回答者の交通事故に対する認識について把握するため、前記法務総合研究所1993年調査における項目2（4項目）を抜粋して回答を求めた。具体的な質問項目は、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」等であった。

また、回答者の運転態度及び運転技術についても、回答を求めた。

## ウ 高齢運転者の運転に対する考え

今回の受刑に係る交通犯罪時、65歳以上であった者を対象に、自身の自動車等の運転に対する考えを把握するため、内閣府（2021）の「令和2年度 高齢者の交通安全対策に関する調査【報告書】」における「国内アンケート調査」（以下「内閣府2021年調査」という。）から、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」等の6項目を抜粋し、自身の運転に対する考えについて回答を求めた。

### （3）交通違反経験

#### ア 交通違反歴

警察に検挙されていない交通違反を含め、これまでの交通違反行為の経験について回答を求めた。

#### イ あおり運転経験

道路交通法117条の2の2第1項8号を参考に、あおり運転の経験について回答を求めた。

#### ウ 交通違反及び交通事故にかかる行政処分歴

免許停止又は免許取消の行政処分を受けた経験、物損・自損事故又は人身事故の経験及び交通違反による検挙歴について回答を求めた。また、交通違反による検挙歴がある者のうち、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反が含まれる者に対して、前回の検挙から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について回答を求めた。

### （4）今回の受刑に係る交通犯罪について

#### ア 車両の所有者・運転の目的・現場の通行頻度

今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた車両の所有者、運転目的及び今回の受刑に係る交通犯

罪現場の通行頻度について回答を求めた。

**イ 運転免許の保有状況及び無免許運転をした理由**

今回の受刑に係る交通犯罪時における運転免許の有無及び免許取得から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について回答を求めた。また、運転免許のない者に対して、運転免許の取得歴及び無免許運転の理由について回答を求めた。

**ウ 飲酒運転をした理由**

今回の受刑に係る交通犯罪時における飲酒運転の有無及び飲酒運転の理由について回答を求めた。

**エ 不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）をした理由**

今回の受刑に係る交通犯罪時における不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）の有無及び不救護・不申告の理由について回答を求めた。

**オ 同乗者との関係及び同乗者の言動**

今回の受刑に係る交通犯罪時における同乗者の有無、同乗者との関係及び同乗者の言動について回答を求めた。

**カ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因及びその理由**

今回の受刑に係る交通犯罪の原因及び同原因に至った理由について回答を求めた。

**キ 捜査・公判の各段階における事実関係の認否及び判決の重さに対する認識**

今回の受刑に係る交通犯罪の捜査・公判における事実関係の認否及び同公判における判決に対する考えについて回答を求めた。

**(5) 今回の受刑に係る交通犯罪の被害者について**

今回の受刑に係る交通犯罪において被害者がいる場合、被害者等への対応等を把握するため、以下の項目について、回答を求めた。

**ア 今回の受刑に係る交通犯罪現場の状況及び被害者の状況**

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした現場の状況及び被害者の状況等について回答を求めた。

#### イ 被害者の人数、被害者との関係及び被害の程度

被害者の人数、被害者との関係、被害の程度及び後遺症の有無について回答を求めた。

#### ウ 今回の受刑に係る交通犯罪に対する責任・過失の程度

今回の受刑に係る交通犯罪についての自身の責任・過失に対する考えについて回答を求めた。

#### エ 自動車保険の加入状況及び被害者に対する損害賠償金の支払状況

今回の受刑に係る交通犯罪時の自動車保険の加入状況及び損害賠償金の支払状況について回答を求めた。また、一部又は全部の損害賠償金の支払をした者に対しては、金銭の調達方法について回答を求め、一部又は全部の損害賠償金の支払をしていない者に対しては、今後の支払見込みについて回答を求めた。なお、損害賠償金の全部の支払見込みがない者に対しては、その理由についても回答を求めた。

#### オ 被害者等への謝罪の状況

今回の受刑に係る交通犯罪後から判決までの間の被害者等との接触状況及び今回の受刑に係る交通犯罪に関する判決宣告後に被害者等に対し行ったことについて回答を求めた。また、被害者等と直接接触しなかった者に対しては、その理由について回答を求め、被害者等に作業報奨金から送金をしたと回答した者に対しては、送金の状況について回答を求めた。

### (6) 今後の自動車等の運転等について

#### ア 今後の自動車等の運転に対する考え及びその理由

今後の自動車等の運転に対する考えについて回答を求めた。また、今後も運転する見込みであると回答した者に対しては、その理由及び何歳頃まで運転を継続するかについて回答を求め、今後は運転する見込みがないと回答した者に対しては、その理由について回答を求めた。

#### イ 交通犯罪を起こさないために必要なこと

自身が交通犯罪を二度と起こさないようにするために必要なことについて回答を求めた。

## 5 他機関における調査結果の取扱い

本研究の質問項目の中には、法務総合研究所以外の機関において実施された調査（以下この節にお

いて「一般調査」という。)における質問項目を参考としているものがあるところ、調査等の前提において相違があることから、正確な比較はできないものの、調査結果を対比的に示すことで、交通犯罪による受刑者に見られる傾向を大まかに捉えることができると考え、第3節の該当項目において、交通犯罪による受刑者の結果に加え、一般調査の結果を併せて紹介することとした。

## 6 分析対象、分析計画及び分析方法等

### (1) 分析対象

本研究の分析の対象は、質問紙調査及び記録調査の回答が得られた者とした。その結果、分析対象者の総数は836人(男性783人、女性53人)であった。

なお、調査項目によって、回答に不備があった者を分析から除外したため、回答している実人員が異なる場合や、重複計上のため、一人当たりの回答数が異なる調査項目がある。

### (2) 分析計画

調査結果について、①罪名及び年齢層別、②飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別、③あおり運転経験の有無別、④入所度数・交通以外の犯罪の有無別に比較・分析を行った。

### (3) 分析方法等

調査結果の分析は、主にクロス集計表による分析により、必要に応じて各項において $t$ 検定又は一要因分散分析を行った。クロス集計表による分析では、主に $\chi^2$ 検定を行い、これが適さない場合は、Fisherの正確確率検定(自由度が多いものなど一部の分析はモンテカルロシミュレーション(以下「モンテカルロ法」という。)による。)を実施した。 $t$ 検定及び一要因分散分析では、等分散性が仮定されない場合はWelch検定を実施し、多重比較はBonferroni法を用いた。分析に当たっては、IBM SPSS Statistics Ver.30.0を使用し、有意水準は5%に設定した。

## 第3節 調査の結果（罪名別・年齢層別）

本節では、調査の結果について罪名別・年齢層別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。なお、本調査の分析に当たり、今回の受刑に係る罪名に危険運転致死傷が含まれる者を「危険運転群」、過失運転致死傷等が含まれる者（危険運転群を除く。）を「過失運転群」、道路交通法違反が含まれる者（危険運転群及び過失運転群を除く。）を「道交法群」と呼称する。

### 1 基本的属性等

#### （1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-3-1-1表①のとおりである。分析対象者の男女比は、男性が93.7%、女性が6.3%であった。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、罪名別に危険運転群・過失運転群・道交法群の3群に分けた上で、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、教育程度及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、年齢層では、危険運転群の「20歳未満」及び「20～29歳」並びに道交法群の「65歳以上」の構成比が有意に高く、道交法群の「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、過失運転の「禁錮」及び道交法群の「懲役」の構成比が有意に高く、危険運転群の「禁錮」、過失運転群の「懲役」及び道交法群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、危険運転群の「5年以下」及び「5年を超える」、過失運転群の「3年以下」及び「5年以下」並びに道交法群の「1年以下」及び「2年以下」の構成比が有意に高く、危険運転群の「1年以下」及び「2年以下」、過失運転群の「1年以下」及び「5年を超える」並びに道交法群の「3年以下」、「5年以下」及び「5年を超える」の構成比が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、危険運転群の「1回」及び道交法群の「2回以上」の構成比が有意に高く、危険運転群の「2回以上」及び道交法群の「1回」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、危険運転群の「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に高く、道交法群の「高等学校卒業」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、危険運転群の「なし」、過失運転群の「薬物犯罪」及び道交法群の「財産犯罪」の該当率が有意に高く、危険運転群の「財産犯罪」並びに道交法群の「な

し」及び「薬物犯罪」の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、危険運転群では、30歳未満の若年層、刑期が3年を超える者、刑事施設への入所が初めての者、大学在学以上の高学歴の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がない者が多く、過失運転群では、刑名が禁錮の者、刑期が2年を超えて5年以下の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪がある者が多く、道交法群では、65歳以上の高齢層、刑名が懲役の者、刑期が2年以下の者、刑事施設への入所が2回以上の者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に財産犯罪がある者が多いことが示された。

## (2) 分析対象者の過去の刑事処分歴

ア 分析対象者の過去の刑事処分歴は、4-3-1-1表②のとおりである。各群の特徴を概観するため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

イ 過去の刑事処分に「懲役・禁錮（執行猶予を含む。）」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「性犯罪なし」の該当率は9割を大きく超えており、「暴力犯罪なし」、「財産犯罪なし」及び「薬物犯罪なし」の該当率も7割台から9割台であった。

「交通犯罪なし」の該当率は、危険運転群では8割を超えているが、過失運転群では7割に満たず、道交法群では4割程度であった。

「暴力犯罪1回」及び「暴力犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割に満たないが、過失運転群では1割を超え、道交法群では2割近くを占めていた。

「財産犯罪1回」及び「財産犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割程度であったが、過失運転群では2割を超えており、道交法群では3割弱であった。

「薬物犯罪1回」及び「薬物犯罪2回以上」の合計は、危険運転群では1割程度であったが、過失運転群では2割を超えており、道交法群でも1割を超えていた。

ウ 過去の刑事処分歴に「罰金」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれについても、「暴力犯罪なし」の該当率は8割を超え、「財産犯罪なし」、「薬物犯罪なし」及び「性犯罪なし」の該当率も9割を超えている。一方、「交通犯罪なし」の該当率は、危険運転群では8割弱、過失運転群では7割程度、道交法群では6割弱であった。

エ 以上の結果から、全ての群で、「交通犯罪」による刑事処分歴のある者の該当率が最も高いことが示された。

### (3) 分析対象者の処遇状況

ア 分析対象者の処遇状況（特別改善指導及び一般改善指導の名称は、調査時点のものである。以下同じ。）は、4-3-1-1表③のとおりである。各群の特徴を見るため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

なお、薬物依存離脱指導の専門プログラム受講必要性、アルコール依存回復プログラムスクリーニング及び暴力防止プログラムスクリーニングにおける「Lv.」は、プログラム等を優先的に受講させる必要性の程度を示しており、各改善指導プログラムの受講の必要性が高いと判断されている者ほどLv.の数が大きい。

イ 薬物依存離脱指導の専門プログラム受講必要性について見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比が最も高く、危険運転群及び道交法群では8割を超えており、過失運転群でも8割弱を占めていた。次いで、危険運転群では、「Lv.3」の構成比が5%を超えており、「Lv.4」の構成比も4%を超えていた。過失運転群では、「Lv.4」の構成比が1割弱、「Lv.3」の構成比が5%を超えていた。道交法群では、「Lv.2」の構成比が4%を超えており、「Lv.3」の構成比が4%弱であった。

アルコール依存回復プログラムスクリーニングについて見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比は4割から5割程度であった。また、危険運転群では、「Lv.4」の構成比が約3割、「Lv.3」の構成比が約2割であった。過失運転群では、「Lv.4」及び「Lv.3」の構成比の合計が、全体の約4分の1を占めていた。道交法群では、「Lv.4」及び「Lv.3」の構成比の合計が、全体の約3分の1を占めていた。

暴力防止プログラムスクリーニングについて見ると、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「非該当」の構成比は9割を超えていた。過失運転群では、「Lv.2」の構成比が5%を上回っていたものの、「Lv.1」、「Lv.3」及び「Lv.4」の構成比は5%を下回っていた。危険運転群及び道交法群では、「Lv.1」から「Lv.4」までの構成比はいずれも5%を下回っていた。

受講済みの特別改善指導について見ると、「交通安全指導」では、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「あり」の該当率が30%を超えていた。「被害者の視点を取り入れた教育」では、危険運転群及び過失運転群は、「あり」の該当率が10%を超えていた。また、「薬物依存離脱指導」では、過失運転群は、「あり」の該当率が10%を超えていた。

受講中又は受講予定の特別改善指導について見ると、「被害者の視点を取り入れた教育」では、危険運転群及び過失運転群の「あり」の該当率が、それぞれ30%台、20%弱であった。「交通安全指導」では、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、「あり」の該当率が50%台後半であ

った。

受講済みの一般改善指導について見ると、「アルコール依存回復プログラム」では、危険運転群の「あり」の該当率が10%を超えており、道交法群でも5%を超えていた。「被害者心情理解指導」では、危険運転群の「あり」の該当率は8%を超えており、過失運転群でも4%を超えていた。

ウ 以上の結果から、分析対象者の大半が、「交通安全指導」を受講し、又は受講を予定していることが示された。また、危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれも、約半数が、アルコール依存回復プログラムスクリーニングで「Lv.1」以上にあることが示されたほか、過失運転群では、薬物依存離脱指導を受講済み、受講中又は受講予定の該当率が高く、危険運転群においては、アルコール依存症回復プログラムを受講済みの該当率が高いことが示された。

4-3-1-1 表 基本的属性等 (罪名別)

① 属性等

属性等	区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	統計値
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	112 (91.8) 10 (8.2)	270 (93.4) 19 (6.6)	401 (94.4) 24 (5.6)	$\chi^2(2)=1.079, p=.583$
年齢層	20 歳 未 満 20 ~ 29 歳 30 ~ 39 歳 40 ~ 49 歳 50 ~ 59 歳 60 ~ 64 歳 65 歳 以 上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	△ 4 (3.3) △ 51 (42.1) 21 (17.4) 19 (15.7) 15 (12.4) 5 (4.1) 6 (5.0)	- 98 (34.3) 46 (16.1) 59 (20.6) 49 (17.1) 16 (5.6) 18 (6.3)	▽ - ▽ 100 (23.8) 78 (18.5) 94 (22.3) 66 (15.7) 35 (8.3) △ 48 (11.4)	モンテカルロ法、 $p<.001$
刑名	懲 役 (一部 猶予付) 禁 錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	120 (98.4) 1 (0.8) ▽ 1 (0.8)	▽ 252 (87.2) - △ 37 (12.8)	△ 423 (99.5) 2 (0.5) ▽ -	Fisherの正確確率検定、 $p<.001$
刑期	1 年 以 下 2 年 以 下 3 年 以 下 5 年 以 下 5 年 を 超 え る	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	▽ 4 (3.3) ▽ 18 (14.8) 25 (20.5) △ 32 (26.2) △ 43 (35.2)	▽ 34 (11.8) 86 (29.8) △ 84 (29.1) △ 69 (23.9) ▽ 16 (5.5)	△ 146 (34.4) △ 144 (33.9) ▽ 68 (16.0) ▽ 52 (12.2) ▽ 15 (3.5)	$\chi^2(8)=219.092, p<.001$
刑事施設への入所回数	1 回 以 上 2 回 以 上	564 (67.5) 272 (32.5)	△ 104 (85.2) ▽ 18 (14.8)	199 (68.9) 90 (31.1)	▽ 261 (61.4) △ 164 (38.6)	$\chi^2(2)=24.923, p<.001$
保護処分歴	な し 保 護 観 察 等 少 年 院 送 致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	85 (69.7) 19 (15.6) 18 (14.8)	198 (68.8) 31 (10.8) 59 (20.5)	297 (70.0) 51 (12.0) 76 (17.9)	$\chi^2(4)=3.302, p=.509$
教育程度	中 学 校 卒 業 高 等 学 校 中 退 高 等 学 校 卒 業 大学在学・中退・卒業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	32 (26.2) 26 (21.3) 45 (36.9) △ 19 (15.6)	78 (27.0) 76 (26.3) 111 (38.4) 24 (8.3)	126 (30.1) 128 (30.5) ▽ 128 (30.5) 37 (8.8)	$\chi^2(6)=12.706, p=.048$
就労状況	有 職 無 職	583 (70.2) 248 (29.8)	85 (70.2) 36 (29.8)	209 (72.3) 80 (27.7)	289 (68.6) 132 (31.4)	$\chi^2(2)=1.104, p=.576$
精神状況	精 神 障 害 な し 知 的 障 害 神 経 症 性 障 害 発 達 障 害 精神作用物質使用による 精神及び行動の障害 統 合 失 調 症 気 分 (感 情) 障 害 そ の 他 の 精 神 障 害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	100 (84.7) 1 (0.8) 3 (2.5) 1 (0.8) 1 (0.8) - 2 (1.7) 10 (8.5)	237 (84.6) 6 (2.1) 4 (1.4) 2 (0.7) 7 (2.5) 1 (0.4) 6 (2.1) 17 (6.1)	364 (86.9) 10 (2.4) 3 (0.7) 3 (0.7) 9 (2.1) 2 (0.5) 11 (2.6) 17 (4.1)	モンテカルロ法、 $p=.777$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し 暴 力 犯 罪 財 産 犯 罪 薬 物 犯 罪 性 犯 罪 そ の 他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	△ 86 (70.5) 10 (8.2) ▽ 22 (18.0) 16 (13.1) - 14 (11.5)	149 (51.6) 28 (9.7) 68 (23.5) △ 54 (18.7) 1 (0.3) 63 (21.8)	▽ 207 (48.7) 34 (8.0) △ 133 (31.3) ▽ 48 (11.3) 6 (1.4) 112 (26.4)	$\chi^2(2)=18.361, p<.001$ $\chi^2(2)=0.655, p=.721$ $\chi^2(2)=10.757, p=.005$ $\chi^2(2)=7.870, p=.020$ Fisherの正確確率検定、 $p=.219$

交通犯罪に関する研究

② 過去の刑事処分歴

区分		総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
懲役・禁錮	なし	320 (38.3)	90 (73.8)	131 (45.3)	99 (23.3)	
	あり	516 (61.7)	32 (26.2)	158 (54.7)	326 (76.7)	
罰金	なし	422 (50.5)	80 (65.6)	166 (57.4)	176 (41.4)	
	あり	414 (49.5)	42 (34.4)	123 (42.6)	249 (58.6)	
懲役・禁錮	暴力犯罪	なし	706 (84.4)	111 (91.0)	252 (87.2)	343 (80.7)
		1回	74 (8.9)	4 (3.3)	20 (6.9)	50 (11.8)
		2回以上	56 (6.7)	7 (5.7)	17 (5.9)	32 (7.5)
	財産犯罪	なし	627 (75.0)	107 (87.7)	220 (76.1)	300 (70.6)
		1回	99 (11.8)	7 (5.7)	30 (10.4)	62 (14.6)
		2回以上	110 (13.2)	8 (6.6)	39 (13.5)	63 (14.8)
	薬物犯罪	なし	678 (81.1)	107 (87.7)	221 (76.5)	350 (82.4)
		1回	50 (6.0)	3 (2.5)	18 (6.2)	29 (6.8)
		2回以上	108 (12.9)	12 (9.8)	50 (17.3)	46 (10.8)
	性犯罪	なし	810 (96.9)	118 (96.7)	281 (97.2)	411 (96.7)
		1回	22 (2.6)	4 (3.3)	7 (2.4)	11 (2.6)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
交通犯罪	なし	473 (56.6)	103 (84.4)	193 (66.8)	177 (41.6)	
	1回	227 (27.2)	12 (9.8)	67 (23.2)	148 (34.8)	
	2回以上	136 (16.3)	7 (5.7)	29 (10.0)	100 (23.5)	
罰金	暴力犯罪	なし	714 (85.4)	107 (87.7)	252 (87.2)	355 (83.5)
		1回	91 (10.9)	12 (9.8)	28 (9.7)	51 (12.0)
		2回以上	31 (3.7)	3 (2.5)	9 (3.1)	19 (4.5)
	財産犯罪	なし	800 (95.7)	120 (98.4)	280 (96.9)	400 (94.1)
		1回	32 (3.8)	2 (1.6)	8 (2.8)	22 (5.2)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
	薬物犯罪	なし	813 (97.2)	119 (97.5)	281 (97.2)	413 (97.2)
		1回	18 (2.2)	2 (1.6)	7 (2.4)	9 (2.1)
		2回以上	5 (0.6)	1 (0.8)	1 (0.3)	3 (0.7)
	性犯罪	なし	822 (98.3)	121 (99.2)	286 (99.0)	415 (97.6)
		1回	12 (1.4)	1 (0.8)	2 (0.7)	9 (2.1)
		2回以上	2 (0.2)	-	1 (0.3)	1 (0.2)
交通犯罪	なし	546 (65.3)	95 (77.9)	207 (71.6)	244 (57.4)	
	1回	201 (24.0)	17 (13.9)	61 (21.1)	123 (28.9)	
	2回以上	89 (10.6)	10 (8.2)	21 (7.3)	58 (13.6)	

③ 処遇状況

属性等	区分		総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数			836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
薬物依存離脱指導の 専門プログラム 受講必要性	非該当		694 (83.0)	103 (84.4)	227 (78.5)	364 (85.6)
	Lv.1		21 (2.5)	4 (3.3)	6 (2.1)	11 (2.6)
	Lv.2		36 (4.3)	3 (2.5)	14 (4.8)	19 (4.5)
	Lv.3		39 (4.7)	7 (5.7)	16 (5.5)	16 (3.8)
	Lv.4		46 (5.5)	5 (4.1)	26 (9.0)	15 (3.5)
アルコール依存回復 プログラム スクリーニング	非該当		408 (48.8)	51 (41.8)	161 (55.7)	196 (46.1)
	Lv.1		59 (7.1)	6 (4.9)	24 (8.3)	29 (6.8)
	Lv.2		79 (9.4)	3 (2.5)	27 (9.3)	49 (11.5)
	Lv.3		106 (12.7)	26 (21.3)	35 (12.1)	45 (10.6)
	Lv.4		184 (22.0)	36 (29.5)	42 (14.5)	106 (24.9)
暴力防止プログラム スクリーニング	非該当		764 (91.4)	112 (91.8)	265 (91.7)	387 (91.1)
	Lv.1		9 (1.1)	-	-	9 (2.1)
	Lv.2		38 (4.5)	4 (3.3)	18 (6.2)	16 (3.8)
	Lv.3		16 (1.9)	4 (3.3)	3 (1.0)	9 (2.1)
	Lv.4		9 (1.1)	2 (1.6)	3 (1.0)	4 (0.9)
受講済みの 特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	777 (92.9)	115 (94.3)	259 (89.6)	403 (94.8)
		あり	59 (7.1)	7 (5.7)	30 (10.4)	22 (5.2)
	暴力団離脱指導	なし	826 (98.8)	122 (100.0)	283 (97.9)	421 (99.1)
		あり	10 (1.2)	-	6 (2.1)	4 (0.9)
	性犯罪再犯防止指導	なし	836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
		あり	-	-	-	-
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	788 (94.3)	109 (89.3)	254 (87.9)	425 (100.0)
		あり	48 (5.7)	13 (10.7)	35 (12.1)	-
	交通安全指導	なし	540 (64.6)	82 (67.2)	181 (62.6)	277 (65.2)
		あり	296 (35.4)	40 (32.8)	108 (37.4)	148 (34.8)
就労準備指導	なし	818 (97.8)	114 (93.4)	282 (97.6)	422 (99.3)	
	あり	18 (2.2)	8 (6.6)	7 (2.4)	3 (0.7)	
受講中又は受講予定の 特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	763 (91.3)	115 (94.3)	257 (88.9)	391 (92.0)
		あり	73 (8.7)	7 (5.7)	32 (11.1)	34 (8.0)
	暴力団離脱指導	なし	832 (99.5)	122 (100.0)	288 (99.7)	422 (99.3)
		あり	4 (0.5)	-	1 (0.3)	3 (0.7)
	性犯罪再犯防止指導	なし	834 (99.8)	122 (100.0)	289 (100.0)	423 (99.5)
		あり	2 (0.2)	-	-	2 (0.5)
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	733 (87.7)	79 (64.8)	233 (80.6)	421 (99.1)
		あり	103 (12.3)	43 (35.2)	56 (19.4)	4 (0.9)
	交通安全指導	なし	365 (43.7)	52 (42.6)	126 (43.6)	187 (44.0)
		あり	471 (56.3)	70 (57.4)	163 (56.4)	238 (56.0)
就労準備指導	なし	831 (99.4)	119 (97.5)	288 (99.7)	424 (99.8)	
	あり	5 (0.6)	3 (2.5)	1 (0.3)	1 (0.2)	
受講済みの 一般改善指導	暴力防止プログラム	なし	833 (99.6)	121 (99.2)	288 (99.7)	424 (99.8)
		あり	3 (0.4)	1 (0.8)	1 (0.3)	1 (0.2)
	認知機能維持・向上プログラム	なし	836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)
		あり	-	-	-	-
	アルコール依存回復プログラム	なし	789 (94.4)	107 (87.7)	282 (97.6)	400 (94.1)
		あり	47 (5.6)	15 (12.3)	7 (2.4)	25 (5.9)
	被害者心情理解指導	なし	803 (96.1)	112 (91.8)	277 (95.8)	414 (97.4)
		あり	33 (3.9)	10 (8.2)	12 (4.2)	11 (2.6)
その他	なし	782 (93.5)	105 (86.1)	271 (93.8)	406 (95.5)	
	あり	54 (6.5)	17 (13.9)	18 (6.2)	19 (4.5)	

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。  
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。  
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。  
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。  
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。  
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。  
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「交通犯罪」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等、道路交通法違反等であり、「その他」は、住居侵入、文書偽造等である。なお、大麻取締法違反は、「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」においては「その他」に、「過去の刑事処分歴」においては「薬物犯罪」に含まれる。  
 9 「懲役・禁錮」は、執行猶予を含む。  
 10 「受講済みの特別改善指導」、「受講中又は受講予定の特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、調査時点で分析対象者が収容されている刑事施設での受講状況である。  
 11 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②並びに③のうち「受講済みの特別改善指導」、「受講中又は受講予定の特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、重複計上である。  
 12 ( )内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。  
 13 ①は、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を $\Delta$ で示し、-1.96以下を $\nabla$ で示す。

## 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況・運転状況について見る。

### (1) 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況

#### ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の居住場所

質問項目Q2は、今回の受刑に係る交通犯罪（質問項目では、「今回の事件・事故」と記載。以下この章において同じ。）当時の居住場所について、「政令指定都市（「●●市△△区」など住所地の「市」のあとに「区」がある方）」、「政令指定都市ではない県庁所在地」、「東京都23区内」、「東京都下（23区以外）」、「それ以外の市」、「それ以外の町または村」及び「その他」の7項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「居住地」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「それ以外の市」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「政令指定都市」、「政令指定都市ではない県庁所在地」の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

#### イ 公共交通機関の利用しやすさ

質問項目Q3は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の居住場所における公共交通機関（鉄道・バスなど）の利用しやすさについて、「利用しやすかった」、「駅・バス停までが遠く、不便だった」、「鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった」、「目的地までの乗り換えが不便だった」及び「その他」の5項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「公共交通機関の利用しやすさ」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「利用しやすかった」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「駅・バス停までが遠く、不便だった」、「鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった」の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

#### ウ 同居者

質問項目Q6は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の同居者について、「いない（一人暮らし）」、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族（兄弟姉妹、祖父母、孫など）」、「交際相手・友人・ルームメイト」及び「その他」の7項目のうち該当するもの全てを

回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「同居者」のとおりである。

危険運転群では、「いない（一人暮らし）」及び「親」の該当率が最も高く、29.8%であり、次いで「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」であった。過失運転群及び道交法群では、「いない（一人暮らし）」の該当率が最も高く、いずれも30%を超えており、次いで、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

## エ 頻繁に連絡を取り合う相手

質問項目Q7は、今回の受刑に係る交通犯罪当時、頻繁に連絡を取ったり話をしたりする相手について、「家族・親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「近所の人」、「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」、「行政機関（自治体など）の人」、「病院の人（医師など）」、「その他」及び「頻繁に連絡をとったり話をしたりする相手はいなかった」の9項目のうち該当するものを全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「頻繁に連絡を取り合う相手」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「友人・知人」の該当率が最も高く、次いで、「家族・親族」の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「近所の人」及び「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「近所の人」では、危険運転群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」では、危険運転群の該当率が高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

## オ 運転をやめるように言われた相手

質問項目Q11は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるよう言われた経験について、誰からそのように言われたかを尋ねたものであり、「家族・親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「近所の人」、「学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）」、「行政機関（自治体など）の人」、「病院の人（医師など）」、「その他」及び「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」の9項目のうち該当するものを全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「運転をやめるように言われた相手」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「運転をやめるよう、または運転の仕

方を改めるように言われたことはない」の該当率が最も高く、いずれも40%台から50%台であり、次いで、「家族・親族」、「友人・知人」の順であった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「家族・親族」、「友人・知人」及び「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「家族・親族」では、道交法群の該当率が有意に高く、危険運転群の該当率が有意に低かった。「友人・知人」では、道交法群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

#### カ 健康状態

質問項目Q8-1は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の健康状態について、「まったく健康に不安はなかった」、「病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた」及び「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」の3項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-1表「健康状態」のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「まったく健康に不安はなかった」の構成比が最も高く、6割を超えており、次いで、「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」、「病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた」の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

#### キ 通院や投薬を受けていた病気

質問項目Q8-2は、Q8-1で「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」と回答した者を対象として、通院や投薬を受けていた病気を尋ねたものであり、「糖尿病」、「脳卒中（脳梗塞、脳出血など）」、「心臓疾患、不整脈」、「てんかん」、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」、「認知症」、「統合失調症」、「双極性障害（躁うつ病）」、「アルコール依存症」、「薬物依存症」及び「その他」の11項目のうち該当するもの全てを回答するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-2-1表「通院や投薬を受けていた病気」のとおりである。なお、公安委員会は、統合失調症、てんかん、再発性の失神、無自覚性の低血糖症、そううつ病、重度の眠気の症状を呈する睡眠障害等にかかっている者等、介護保険法（平成9年法律第123号）5条の2第1項に規定する認知症である者及びアルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者については、免許を与えず、又は6月を超えない範囲内において免許を保留することがある。

「その他」を除くと、危険運転群では、「糖尿病」の該当率が最も高く、32.3%であり、次いで、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」（19.4%）、「てんかん」（12.9%）の順であった。過失運転群では、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」の該当率が最も高く、43.8%であり、次いで、「双極性障害（躁うつ病）」（20.3%）、「薬物依存症」（15.6%）の順であった。道交法群では、「睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）」の該当率が最も高く、31.8%であり、次いで、「アルコール依存症」（16.8%）、「双極性障害（躁うつ病）」及び「糖尿病」（いずれも15.0%）の順であった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「糖尿病」の1項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。

## ク 小括

以上の結果から、いずれの群も、居住地において公共交通機関が利用しやすい環境にある者が多く、健康状態に全く不安がない者も多い傾向にあるほか、ほとんどの者が、頻繁に連絡を取り合う相手がいたことが明らかとなった。また、道交法群は、他の群と比べて、周囲の人から運転をやめるよう言われた経験のある者が多い傾向にあり、特に、家族・親族や友人・知人など身近な人から運転をやめるよう言われた経験のある者が多いことが明らかとなった。

4-3-2-1 表 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況

質問項目	区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群	統計値
総数		836 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	425 (100.0)	
居住地	政令指定都市	219 (26.5)	34 (27.9)	77 (26.9)	108 (25.8)	$\chi^2(12)=7.009, p=.857$
	政令指定都市ではない県庁所在地	107 (12.9)	17 (13.9)	34 (11.9)	56 (13.4)	
	東京都23区内	33 (4.0)	4 (3.3)	14 (4.9)	15 (3.6)	
	東京都下(23区以外)	11 (1.3)	1 (0.8)	5 (1.7)	5 (1.2)	
	それ以外の市	369 (44.6)	53 (43.4)	134 (46.9)	182 (43.4)	
	それ以外の町または村	60 (7.3)	8 (6.6)	16 (5.6)	36 (8.6)	
	その他	28 (3.4)	5 (4.1)	6 (2.1)	17 (4.1)	
公共交通機関の利用しやすさ	利用しやすかった	379 (46.0)	55 (45.1)	146 (51.2)	178 (42.7)	$\chi^2(8)=8.304, p=.404$
	駅・バス停までが遠く、不便だった	211 (25.6)	33 (27.0)	66 (23.2)	112 (26.9)	
	鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった	123 (14.9)	22 (18.0)	37 (13.0)	64 (15.3)	
	目的地までの乗り換えが不便だった	70 (8.5)	6 (4.9)	24 (8.4)	40 (9.6)	
	その他	41 (5.0)	6 (4.9)	12 (4.2)	23 (5.5)	
同居者	いない(一人暮らし)	274 (33.2)	36 (29.8)	99 (34.5)	139 (33.3)	$\chi^2(2)=0.869, p=.648$
	配偶者(内縁関係や事実婚を含む)	212 (25.7)	27 (22.3)	74 (25.8)	111 (26.6)	$\chi^2(2)=0.912, p=.634$
	親	199 (24.1)	36 (29.8)	73 (25.4)	90 (21.6)	$\chi^2(2)=3.835, p=.147$
	子	136 (16.5)	21 (17.4)	46 (16.0)	69 (16.5)	$\chi^2(2)=0.111, p=.946$
	それ以外の親族(兄弟姉妹、祖父母、孫など)	85 (10.3)	13 (10.7)	37 (12.9)	35 (8.4)	$\chi^2(2)=3.753, p=.153$
	交際相手・友人・ルームメイト	120 (14.5)	23 (19.0)	41 (14.3)	56 (13.4)	$\chi^2(2)=2.372, p=.305$
	その他	16 (1.9)	2 (1.7)	4 (1.4)	10 (2.4)	$\chi^2(2)=0.963, p=.618$
頻繁に連絡を取り合う相手	家族・親族	485 (58.5)	81 (66.9)	165 (57.7)	239 (56.6)	$\chi^2(2)=4.234, p=.120$
	交際相手	290 (35.0)	53 (43.8)	99 (34.6)	138 (32.7)	$\chi^2(2)=5.120, p=.077$
	友人・知人	602 (72.6)	97 (80.2)	210 (73.4)	295 (69.9)	$\chi^2(2)=5.122, p=.077$
	近所の人	39 (4.7)	$\Delta$ 10 (8.3)	$\nabla$ 7 (2.4)	22 (5.2)	$\chi^2(2)=6.914, p=.032$
	学校や職場の人(学校の先生、職場の同僚など)	276 (33.3)	$\Delta$ 53 (43.8)	104 (36.4)	$\nabla$ 119 (28.2)	$\chi^2(2)=12.161, p=.002$
	行政機関(自治体など)の人	16 (1.9)	2 (1.7)	5 (1.7)	9 (2.1)	$\chi^2(2)=0.191, p=.909$
	病院の人(医師など)	31 (3.7)	4 (3.3)	10 (3.5)	17 (4.0)	$\chi^2(2)=0.208, p=.901$
	その他	29 (3.5)	5 (4.1)	9 (3.1)	15 (3.6)	$\chi^2(2)=0.253, p=.881$
	頻繁に連絡をとったり話したりする相手はいなかった	45 (5.4)	3 (2.5)	15 (5.2)	27 (6.4)	$\chi^2(2)=2.842, p=.242$
	運転をやめるよう言われた相手	家族・親族	291 (35.5)	$\nabla$ 32 (26.9)	94 (33.1)	$\Delta$ 165 (39.7)
交際相手		101 (12.3)	17 (14.3)	31 (10.9)	53 (12.7)	$\chi^2(2)=1.011, p=.603$
友人・知人		178 (21.7)	21 (17.6)	$\nabla$ 49 (17.3)	$\Delta$ 108 (26.0)	$\chi^2(2)=8.891, p=.012$
近所の人		9 (1.1)	1 (0.8)	2 (0.7)	6 (1.4)	Fisherの正確確率検定、 $p=.807$
学校や職場の人(学校の先生、職場の同僚など)		66 (8.1)	7 (5.9)	19 (6.7)	40 (9.6)	$\chi^2(2)=2.839, p=.242$
行政機関(自治体など)の人		11 (1.3)	-	2 (0.7)	9 (2.2)	Fisherの正確確率検定、 $p=.150$
病院の人(医師など)		5 (0.6)	1 (0.8)	2 (0.7)	2 (0.5)	Fisherの正確確率検定、 $p=.842$
その他		32 (3.9)	3 (2.5)	8 (2.8)	21 (5.0)	$\chi^2(2)=2.950, p=.229$
運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない		394 (48.1)	65 (54.6)	$\Delta$ 154 (54.2)	$\nabla$ 175 (42.1)	$\chi^2(2)=12.360, p=.002$
健康状態		まったく健康に不安はなかった	550 (66.1)	76 (62.3)	192 (66.9)	282 (66.7)
	病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた	78 (9.4)	15 (12.3)	29 (10.1)	34 (8.0)	
	心身に不調があり、通院や投薬を受けていた	204 (24.5)	31 (25.4)	66 (23.0)	107 (25.3)	
通院や投薬を受けた病気	糖尿病	31 (15.3)	$\Delta$ 10 (32.3)	$\nabla$ 5 (7.8)	16 (15.0)	$\chi^2(2)=9.634, p=.008$
	脳卒中(脳梗塞、脳出血など)	10 (5.0)	2 (6.5)	2 (3.1)	6 (5.6)	Fisherの正確確率検定、 $p=.739$
	心臓疾患、不整脈	18 (8.9)	3 (9.7)	4 (6.3)	11 (10.3)	$\chi^2(2)=0.828, p=.661$
	てんかん	11 (5.4)	4 (12.9)	3 (4.7)	4 (3.7)	Fisherの正確確率検定、 $p=.115$
	睡眠障害(不眠、睡眠時無呼吸症候群)	68 (33.7)	6 (19.4)	28 (43.8)	34 (31.8)	$\chi^2(2)=5.929, p=.052$
	認知症	2 (1.0)	-	1 (1.6)	1 (0.9)	Fisherの正確確率検定、 $p=1.000$
	統合失調症	8 (4.0)	1 (3.2)	4 (6.3)	3 (2.8)	Fisherの正確確率検定、 $p=.622$
	双極性障害(躁うつ病)	31 (15.3)	2 (6.5)	13 (20.3)	16 (15.0)	$\chi^2(2)=3.116, p=.211$
	アルコール依存症	24 (11.9)	1 (3.2)	5 (7.8)	18 (16.8)	$\chi^2(2)=5.726, p=.057$
	薬物依存症	22 (10.9)	3 (9.7)	10 (15.6)	9 (8.4)	$\chi^2(2)=2.203, p=.332$
	その他	85 (42.1)	13 (41.9)	28 (43.8)	44 (41.1)	$\chi^2(2)=0.114, p=.945$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の生活状況の各項目について不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、各質問項目の回答者総数又は各群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。  
 4 「同居者」、「頻繁に連絡を取り合う相手」、「運転をやめるように言われた相手」及び「通院や投薬を受けていた病気」は、重複計上である。  
 5 「通院や投薬を受けていた病気」の各項目の( )内は、「健康状態」において「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」と回答した者の総数又は各群別の人員のうち、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を $\Delta$ で示し、-1.96以下を $\nabla$ で示す。

## (2) 自動車等の利用状況等（罪名別）

### ア 自動車等の運転頻度

質問項目Q4は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の運転頻度について、「ほぼ毎日」、「週に3、4回程度」、「週に1、2回程度」、「月に2、3回程度」、「月に1回程度」、「半年に数回程度」及び「ほとんど運転することはない」の7項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-2図①のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれにおいても、「ほぼ毎日」の構成比が最も高く、危険運転群では8割を超えていた。また、道交法群では、「ほとんど運転することはない」の構成比が全体の約4分の1を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群及び過失運転群では、「ほぼ毎日」の構成比が有意に高く、「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「月に2、3回程度」、「月に1回程度」、「半年に数回程度」及び「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に高く、「ほぼ毎日」の構成比が有意に低かった。

### イ 自動車等の利用目的

質問項目Q5は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転目的について、「業務」、「通勤・通学」、「買い物」、「家族などの送迎」、「ドライブ・レジャー」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを回答するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-2-2図②のとおりである。

「その他」を除くと、危険運転群では、「通勤・通学」の構成比が最も高く、4割を超えており、次いで、「業務」、「ドライブ・レジャー」の順であった。過失運転群では、「業務」の構成比が最も高く、3割を超えており、次いで、「通勤・通学」、「買い物」の順であった。道交法群では、「業務」の構成比が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」、「通勤・通学」の順であった。

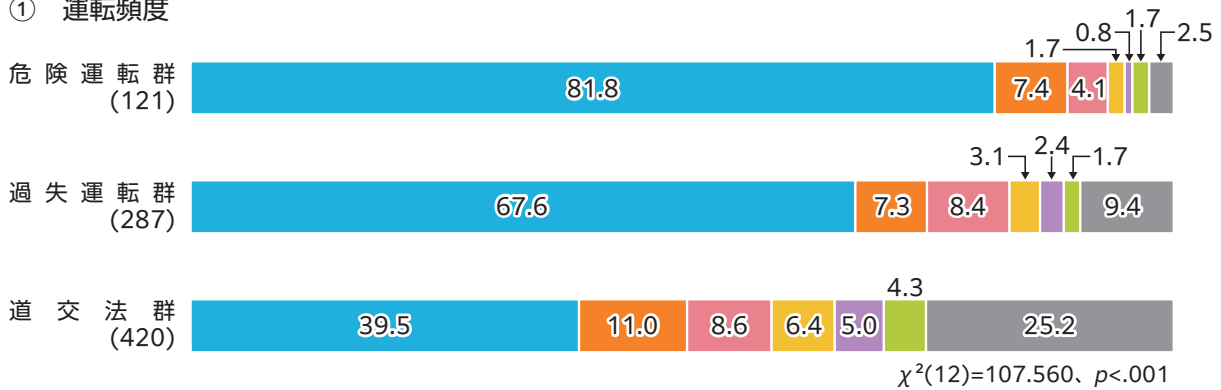
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「通勤・通学」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「買い物」及び「その他」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」の構成比が有意に低かった。なお、「その他」には、日常生活の足として利用したとするもの、犯罪行為の際に利用したとするもの、遊びの前後に利用したとするものなどがあつた。

ウ 小括

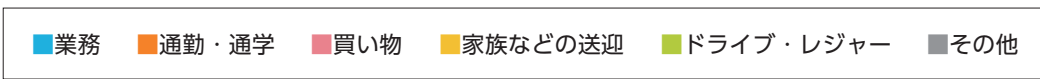
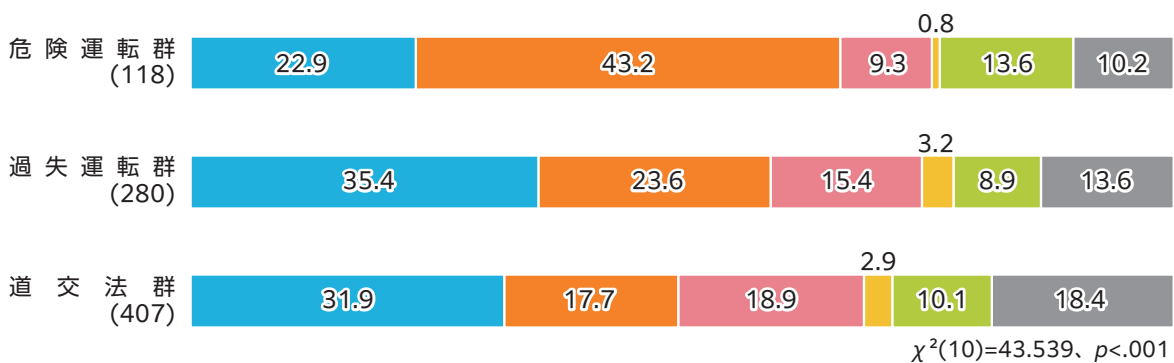
以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では、通勤・通学や業務のため、ほぼ毎日運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。他方で、道交法群では、運転頻度がそれほど高くないものの、業務や買い物のために運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。なお、自動車等の利用目的において、道交法群の「通勤・通学」の構成比が有意に低い点については、道交法群における65歳以上の構成比が他の群よりも高く、29歳以下の構成比が低いことが影響している可能性が考えられる。

4-3-2-2 図 自動車等の利用状況（罪名別）

① 運転頻度



② 利用目的



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 自動車等の運転頻度及び利用目的が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

### (3) 自動車等の利用状況等（年齢層別）

#### ア 自動車等の運転頻度

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転頻度について、各項目の構成比を40歳未満、40～64歳及び65歳以上の年齢層別（今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢による。以下この節において同じ。）に見ると、4-3-2-3図①のとおりである。

40歳未満、40～64歳及び65歳以上のいずれにおいても、「ほぼ毎日」の構成比が最も高く、40歳未満では6割を超えていた。一方で、40～64歳では、「ほとんど運転することはない」が全体の約5分の1を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「ほぼ毎日」の構成比が有意に高く、「月に2、3回程度」及び「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「ほとんど運転することはない」の構成比が有意に高く、「ほぼ毎日」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「月に1回程度」の構成比が有意に高かった。

#### イ 自動車等の利用目的

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車などの運転目的について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-2-3図②のとおりである。

「その他」を除くと、40歳未満では、「通勤・通学」が最も高く、3割を超えており、次いで、「業務」、「ドライブ・レジャー」の順であった。40～64歳では、「業務」が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」、「通勤・通学」の順であった。65歳以上では、「業務」が最も高く、3割を超えており、次いで、「買い物」も3割を超えて高かった。

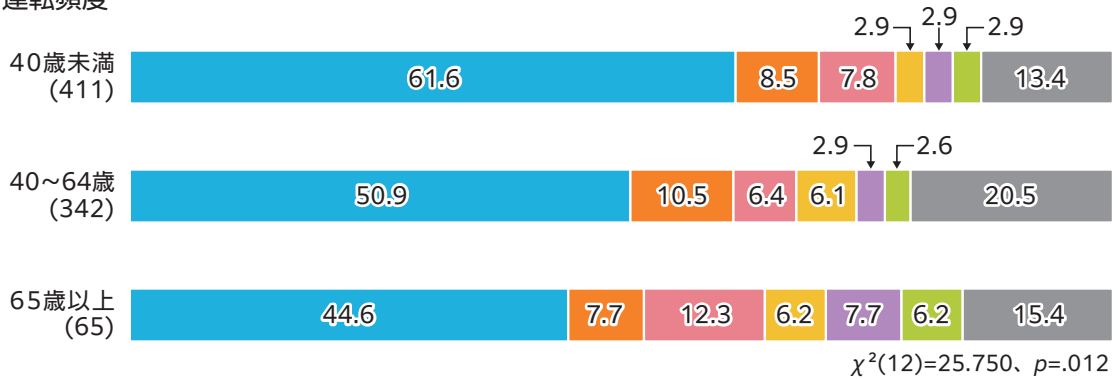
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」の構成比が有意に低かった。

#### ウ 小括

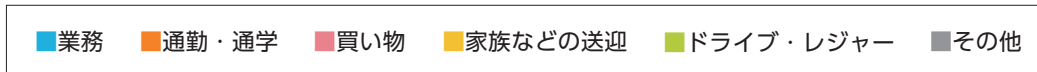
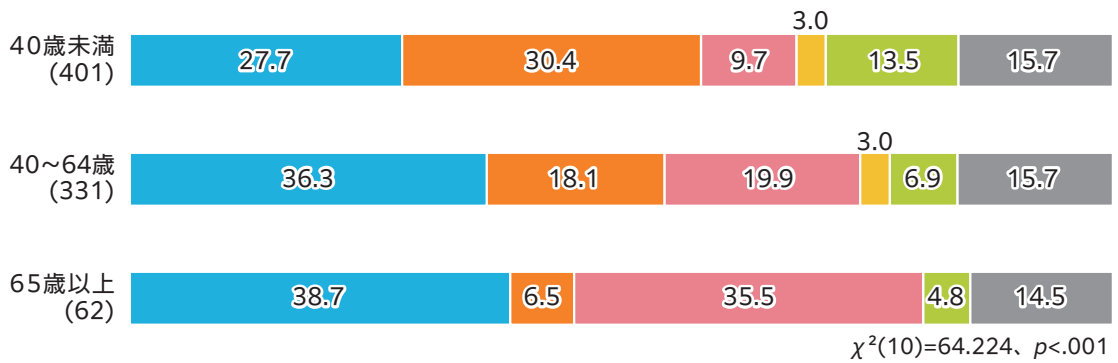
以上の結果から、40歳未満では、業務や通勤・通学のため、ほぼ毎日運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。他方で、40歳以上では、運転頻度がそれほど高くないものの、業務や買い物のために運転をする者が多い傾向にあることが明らかとなった。

4-3-2-3 図 自動車等の利用状況（年齢層別）

① 運転頻度



② 利用目的



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 ①は、自動車等の運転頻度が不詳の者を除く。  
 4 ②は、自動車等の利用目的が不詳の者を除く。  
 5 ( )内は、実人員である。

### 3 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について見る。

#### (1) 過去の交通違反による検挙歴等

##### ア 運転免許停止・取消歴

質問項目Q17は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴について、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」、「免許停止処分あり（1回）」、「免許停止処分あり（2回以上）」、「免許取消処分あり（1回）」及び「免許取消処分あり（2回以上）」の5項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。

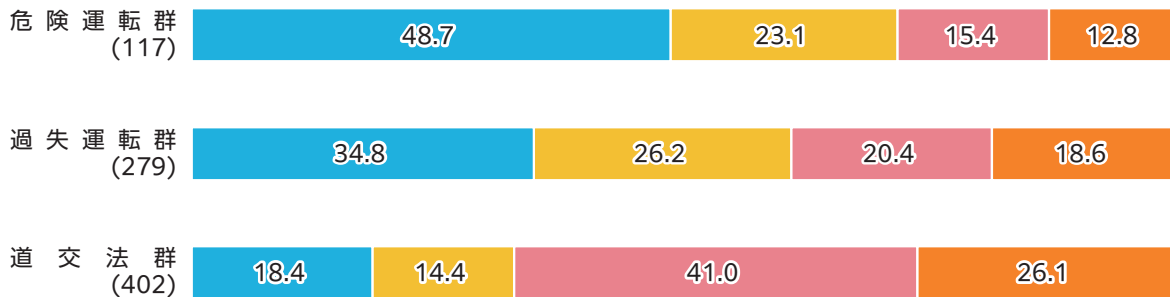
分析に当たり、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者を「いずれもなし」、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみで回答した者を「免許停止処分のみあり」、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみで回答した者を「免許取消処分のみあり」、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」に回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者を「免許停止・取消処分あり」とした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-1図のとおりである。

危険運転群及び過失運転群は、「いずれもなし」の構成比が最も高く、とりわけ危険運転群では5割弱を占めている。一方、「免許停止・取消処分あり」の構成比は最も低く、いずれも2割を下回っている。道交法群は、「免許取消処分のみあり」の構成比が最も高く、約4割を占めており、次いで「免許停止・取消処分あり」の構成比が高く、「いずれもなし」は2割を下回っていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」の構成比が有意に低かった。過失運転群では、「いずれもなし」及び「免許停止処分のみあり」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」の構成比が有意に高く、「いずれもなし」及び「免許停止処分のみあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、道交法群は、他の群と比較して免許取消処分歴のある者が多いことが示された。

4-3-3-1 図 運転免許停止・取消歴（罪名別）



$\chi^2(6)=89.344, p<.001$



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。  
 3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

イ 交通違反による検挙歴及び検挙内容

(ア) 質問項目Q19は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。）について、「あり（1回）」、「あり（2、3回程度）」、「あり（4、5回程度）」、「あり（6回以上）」及び「ない」の5項目のうち該当するものを一つだけ選択するよう回答を求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-2図①のとおりである。

「ない」と回答した者は、危険運転群が3割弱、過失運転群が2割弱、道交法群が1割弱であり、検挙歴「あり」と回答した者の中では、危険運転群、過失運転群及び道交法群いずれにおいても「あり（2、3回程度）」の構成比が最も高く、3割を超えていた。また、道交法群では「あり（6回以上）」の構成比が2割弱であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「ない」の構成比が有意に高く、「あり（6回以上）」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「あり（6回以上）」の構成比が有意に高く、「ない」の構成比が有意に低かった。

(イ) 質問項目Q20は、Q19で「あり」と回答した者を対象として、検挙されたことのある交通違反の内容を「一時停止違反」、「速度超過」、「通行禁止違反」、「信号無視」、「歩行者妨害」、「携帯電話使用など」、「通行区分違反」、「駐停車違反」、「踏切不停止など」、「シートベルト不着用」、「免許証不携帯」、「無免許運転」、「飲酒運転」、「妨害運転（あおり運転）」、「不

救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」及び「その他」の16項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-3-2図②のとおりである。

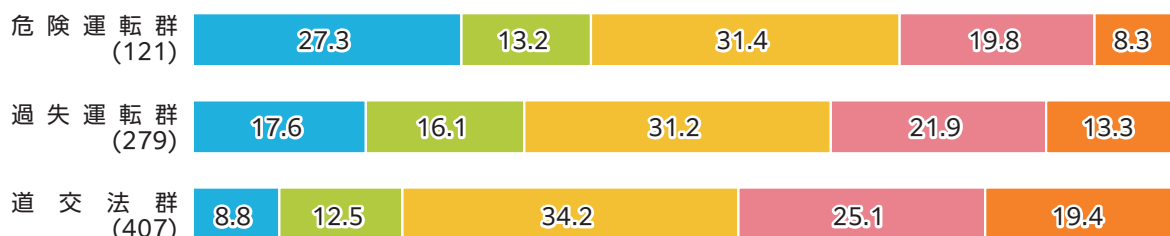
危険運転群及び過失運転群ともに「速度超過」の該当率が最も高く、いずれも40%を超えており、次いで、「無免許運転」の該当率が高かった。道交法群は、「無免許運転」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「速度超過」の該当率も40%を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、「通行区分違反」 ( $\chi^2(2)=8.244, p=.016$ )、「無免許運転」 ( $\chi^2(2)=89.695, p<.001$ )、「飲酒運転」 ( $\chi^2(2)=29.764, p<.001$ )及び「不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」 ( $\chi^2(2)=8.505, p=.014$ ) の4項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「通行区分違反」及び「不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）」では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「無免許運転」では、道交法群が有意に高く、危険運転群及び過失運転群が有意に低かった。「飲酒運転」では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。なお、「その他」で比較的多くの回答があったのは、整備不良や不正改造に関するもの（10人）、暴走行為や共同危険行為等の故意に危険な運転をするもの（6人）、二輪免許取得後1年未満の二人乗りや原動機付自転車の二人乗りに関するもの（6人）等であった。このうち、整備不良や不正改造に関するもの、暴走行為や共同危険行為等の故意に危険な運転をするものを回答した者は道交法群が多く、二輪免許取得後1年未満の二人乗りや原動機付自転車の二人乗りに関するものを回答した者は過失運転群が多かった。

(ウ) 以上の結果から、道交法群では、交通違反による検挙回数が多い者が多く、他の群と比較して、無免許運転及び飲酒運転の違反経験のある者が多いことが示された。

#### 4-3-3-2 交通違反による検挙歴及び検挙内容（罪名別）

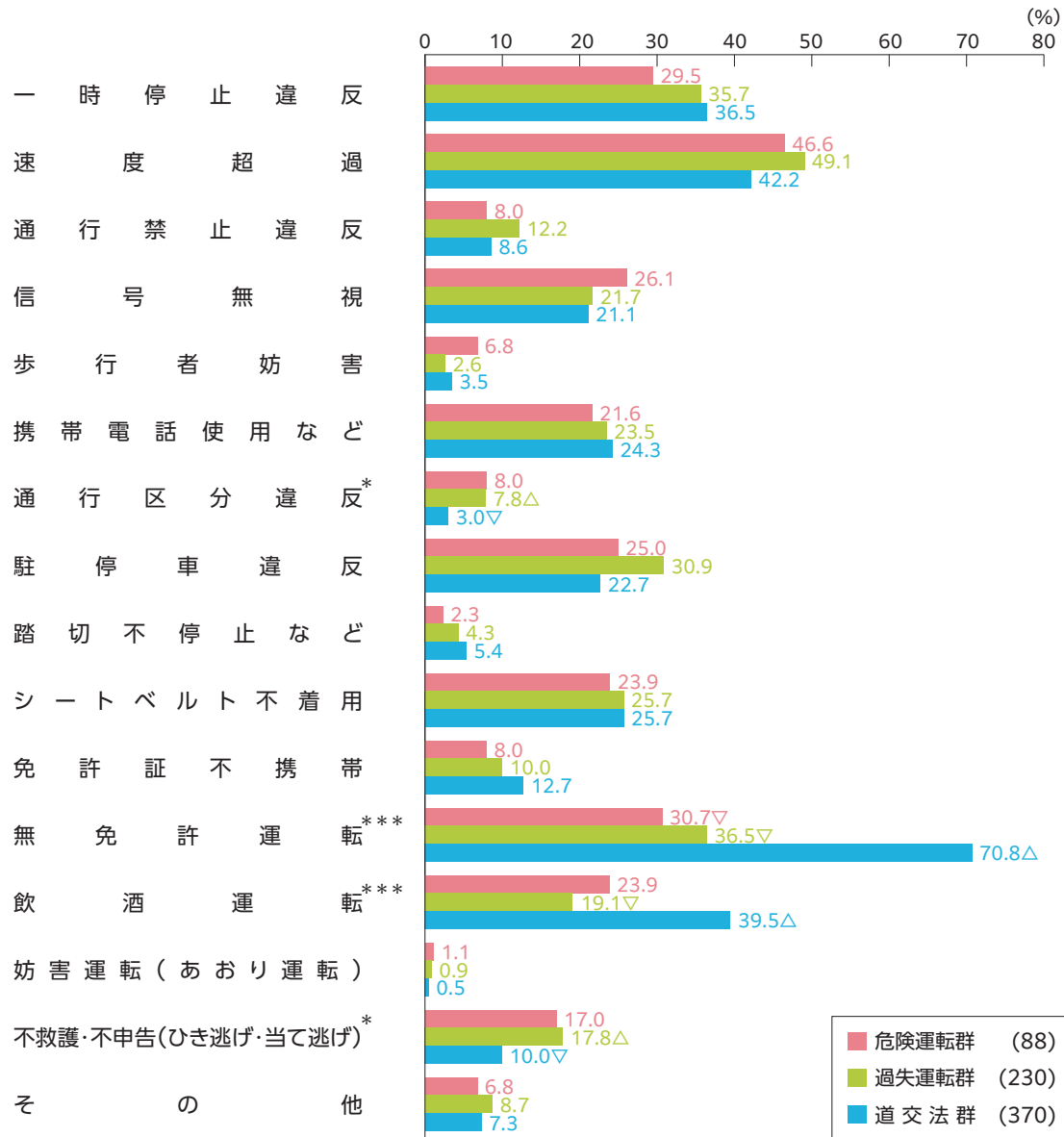
##### ① 交通違反による検挙歴



$\chi^2(8)=36.638, p<.001$

■ ない ■ あり（1回） ■ あり（2、3回程度） ■ あり（4、5回程度） ■ あり（6回以上）

② 検挙内容



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通違反による検挙歴及び検挙内容が不詳の者を除く。  
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度(いわゆる青切符)を含む。  
 4 ②は、①において「あり」と回答した者に限る。  
 5 ②は、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 6 ②の\*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は漸近有意確率(度数が少ない場合は、モンテカルロ法による有意確率)である。  
 7 ②は、 $\chi^2$ 検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 8 ( )内は、実人員である。

ウ 交通事故歴

質問項目Q18は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故の有無について、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」、「物損・自損事故あり(1回)」、「物損・自損事故あり(2回以上)」、「人身事故あり(1回)」及び「人身事故あり(2回以上)」の5項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求め

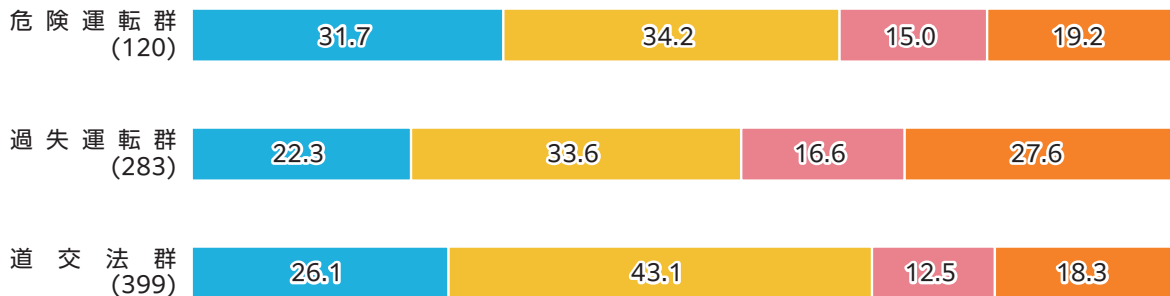
た。

分析に当たり、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者を「いずれもなし」、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者を「物損・自損事故のみあり」、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者を「人身事故のみあり」、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者を「どちらもあり」とした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-3図のとおりである。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のすべての群において、「物損・自損事故のみあり」（それぞれ、34.2%、33.6%、43.1%）の構成比が最も高く、次いで、過失運転群では、「どちらもあり」が3割弱を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「どちらもあり」では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「物損・自損事故のみあり」では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。

#### 4-3-3-3 図 交通事故歴（罪名別）



$\chi^2(6)=16.508, p=.011$

■ いずれもなし ■ 物損・自損事故のみあり ■ 人身事故のみあり ■ どちらもあり

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故歴が不詳の者を除く。  
 3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

## (2) 過去の交通違反・危険な運転の経験

### ア 罪名別

質問項目Q15は、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験について、警察に検挙されていないものも含め、「体調不良（安全に運転できないほどの疲労を含む）の状態に運転したこと」、「30キロ以上の速度違反をしたこと」、「信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進行したこと」、「無免許運転をしたこと」、「飲酒運転をしたこと」及び「覚醒剤、麻薬、向精神薬などの規制薬物を使用した状態（処方薬などの過剰摂取を含む）で運転したこと」の6項目について、「ない」、「ある（1回）」、「ある（2、3回程度）」、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の5件法で回答を求めた。

分析に当たり、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」を合計したものを「あり（3回以下）」とし、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」を合計したものを「あり（4回以上）」とし、「ない」を「なし」とした。また、各項目の名称について、「体調不良（安全に運転できないほどの疲労を含む）の状態に運転したこと」を「体調不良での運転経験」に、「30キロ以上の速度違反をしたこと」を「30km/h以上の速度違反経験」に、「信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進行したこと」を「赤信号無視経験」に、「無免許運転をしたこと」を「無免許運転経験」に、「飲酒運転をしたこと」を「飲酒運転経験」に、「覚醒剤、麻薬、向精神薬などの規制薬物を使用した状態（処方薬などの過剰摂取を含む）で運転したこと」を「薬物使用運転経験」にした。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-4図のとおりである。

それぞれの項目について、「なし」の割合は、「薬物使用運転経験」を除いていずれの群もおおむね3割から5割程度であったが、道交法群では、「無免許運転経験」について、約9割の者が「あり」（「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比の合計。以下（2）において同じ。）であり、「飲酒運転経験」についても、約6割の者が「あり」であった。

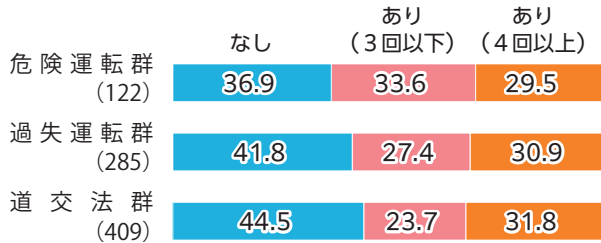
$\chi^2$ 検定の結果、「無免許運転経験」及び「飲酒運転経験」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「無免許運転経験」では、危険運転群及び過失運転群の「なし」、道交法群の「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比が有意に高く、危険運転群の「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」、過失運転群の「あり（4回以上）」及び道交法群の「なし」の構成比が有意に低かった。「飲酒運転経験」では、危険運転群の「あり（3回以下）」及び道交法群の「なし」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪までに本調査項目の交通違反及び危険な運転の経験のない者も一定数いる一方、道交法群では、その他の群と比較して、無免許運転をしたことがある者が

顕著に多いことが示された。

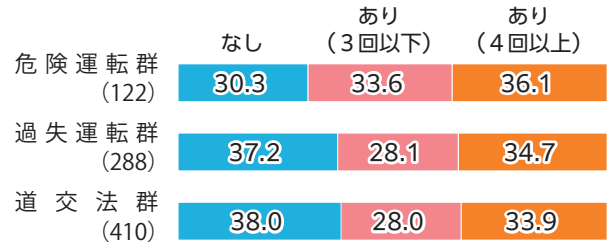
### 4-3-3-4 図 交通違反・危険な運転の経験（罪名別）

#### ① 体調不良での運転経験



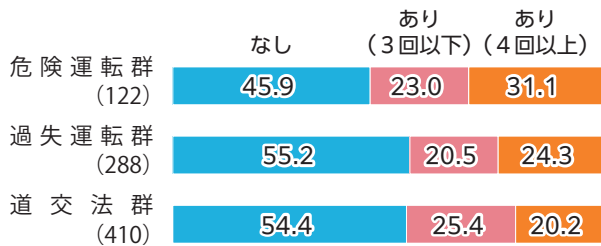
$$\chi^2(4)=5.099, p=.277$$

#### ② 30km/h以上の速度違反経験



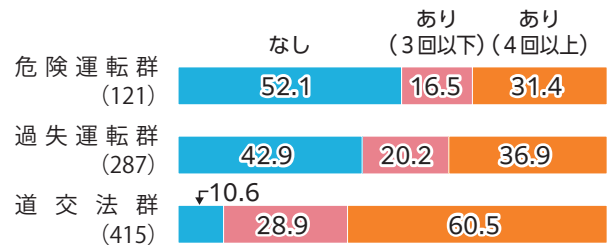
$$\chi^2(4)=2.802, p=.592$$

#### ③ 赤信号無視経験



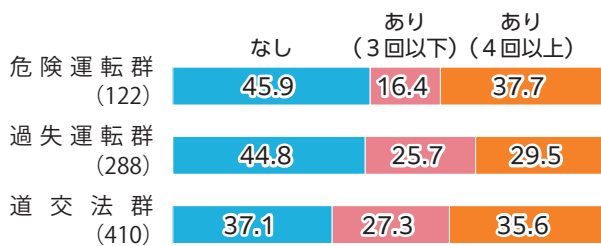
$$\chi^2(4)=8.267, p=.082$$

#### ④ 無免許運転経験



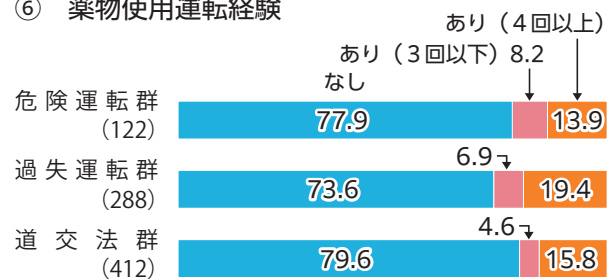
$$\chi^2(4)=129.117, p<.001$$

#### ⑤ 飲酒運転経験



$$\chi^2(4)=10.295, p=.036$$

#### ⑥ 薬物使用運転経験



$$\chi^2(4)=5.599, p=.231$$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。

3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。

4 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。

5 ( )内は、実人員である。

## イ 年齢層別

質問項目Q15について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-3-5図のとおりである。

「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」及び「飲酒運

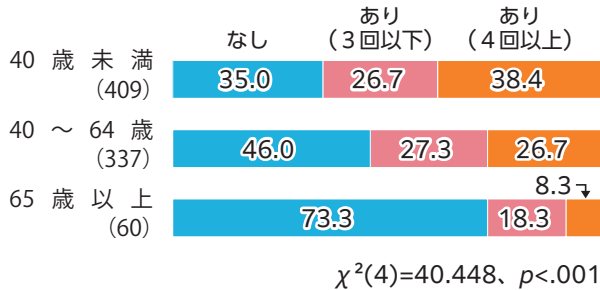
転経験」の各項目について、40歳未満及び40～64歳では、「あり」が4割台から6割台であったが、65歳以上では2割台から4割台にとどまっていた。「無免許運転経験」は、いずれの年齢層も「あり」が7割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」、「飲酒運転経験」及び「薬物使用運転経験」の5項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「体調不良での運転経験」及び「赤信号無視経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「なし」、40～64歳及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「30km/h以上の速度違反経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「なし」及び「あり（3回以下）」、40～64歳及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「飲酒運転経験」では、40歳未満の「あり（4回以上）」、40～64歳の「あり（3回以下）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40歳未満の「あり（3回以下）」及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。「薬物使用運転経験」では、40～64歳の「あり（4回以上）」及び65歳以上の「なし」の構成比が有意に高く、40～64歳の「なし」及び65歳以上の「あり（4回以上）」の構成比が有意に低かった。

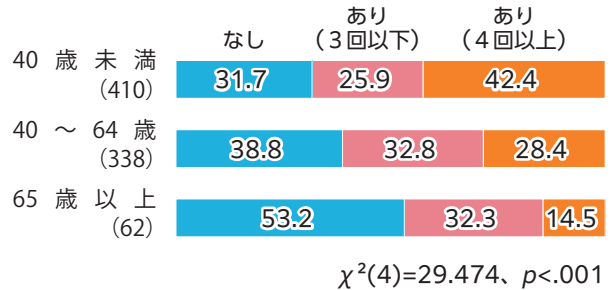
以上の結果から、40歳未満は、他の年齢層と比べて、交通違反及び危険な運転の経験が多いことが示された。

4-3-3-5 図 交通違反・危険な運転の経験（年齢層別）

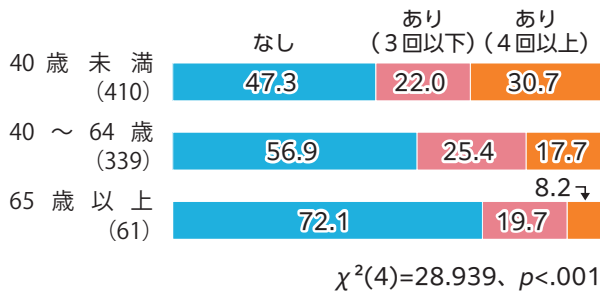
① 体調不良での運転経験



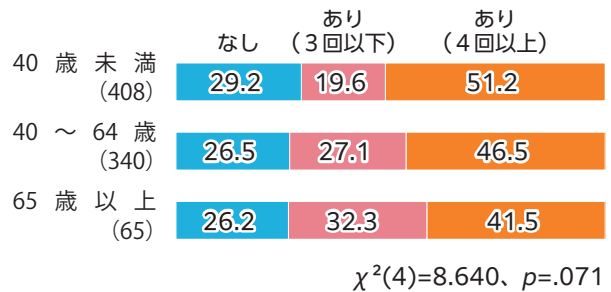
② 30km/h以上の速度違反経験



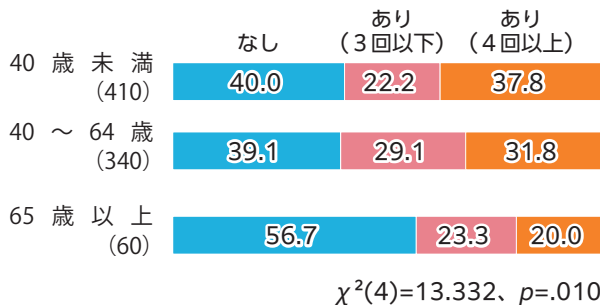
③ 赤信号無視経験



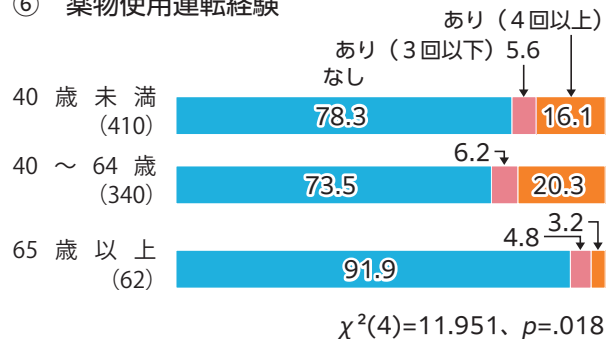
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。  
 4 「あり (3回以下)」は、「ある (1回)」及び「ある (2、3回程度)」の合計であり、「あり (4回以上)」は、「ある (4、5回程度)」及び「ある (6回以上)」の合計である。  
 5 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。  
 6 ( ) 内は、実人員である。

(3) あおり運転の経験

ア 罪名別

質問項目Q16は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、警察に検挙されていないものも含め、他の車の走行を妨害する目的で危険な運転をしたことがあるかについて、「対向車線からの接近や逆走

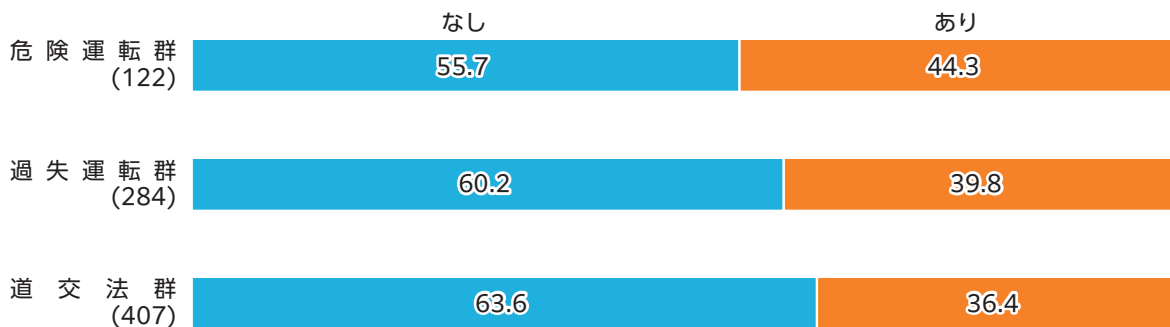
を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」、「高速自動車国道などで駐停車を行う」及び「いずれの行為もしたことはない」の11項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。

分析に当たり、「いずれの行為もしたことはない」を除く10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者を、あおり運転の経験「あり」とし、「いずれの行為もしたことはない」と回答した者を、あおり運転の経験「なし」とした。構成比を罪名別に見ると、4-3-3-6図のとおりである。

あおり運転「あり」の構成比は、いずれの群も3割から4割程度であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は認められなかった。

#### 4-3-3-6 図 あおり運転の経験（罪名別）



$\chi^2(2) = 2.668, p = .263$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 あおり運転の経験が不詳の者を除く。  
 3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

#### イ 年齢層別

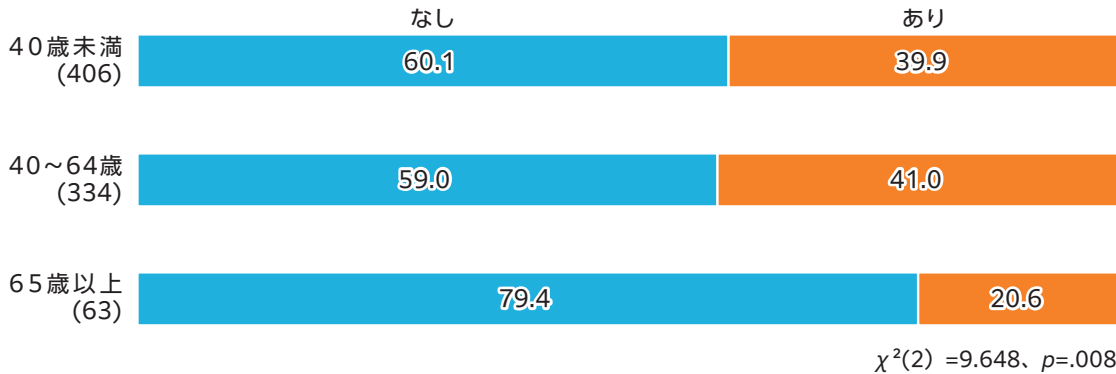
質問項目Q16のあおり運転の有無について、各項目の構成比を年齢層別にみると、4-3-3-7図のとおりである。

あおり運転「あり」の構成比は、40歳未満及び40～64歳は4割程度であるのに対し、65歳以上は約2割であった。 $\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、65歳以上の「な

し」の構成比が有意に高く、65歳以上の「あり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、65歳以上の者は、その他の年齢層の者と比較して、あおり運転の経験がある者が少ないことが示された。

#### 4-3-3-7 図 あおり運転の経験（年齢層別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 あおり運転の経験が不詳の者を除く。  
 4 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。  
 5 ( ) 内は、実人員である。

#### (4) 交通安全に関する意識の問題

##### ア 罪名別

質問項目Q12は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題について、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の13項目について、「とてもあてはまる」、「ややあてはまる」、「あまりあてはまらない」、「全くあてはまらない

い」、「分からない」の5件法で回答を求めた。

分析に当たり、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を罪名別に見ると、4-3-3-8表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、罪名を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」及び「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」を除く11項目で有意差が見られた。多重比較の結果、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」を除く10項目で有意差が見られた。「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」では、過失運転群が道交法群より有意に高く、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」では、危険運転群が道交法群より有意に高く、その他の8項目では、危険運転群及び過失運転群が道交法群より有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群は、道交法群と比較して、交通安全に関する意識が低いことが示された。

なお、内閣府2020年調査（16歳以上の男女合計3,000人に対して実施）のうち、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の4項目について、「あまり当てはまらない」又は「まったく当てはまらない」を合計した構成比を見ると、それぞれ約14%、約23%、約13%、約20%であったのに対して、本研究の分析対象者では、それぞれ約25%、約45%、約30%、約40%と高かった。

また、法務総合研究所1993年調査（交通受刑者272人及び交通受刑者以外の受刑者299人に対して実施）のうち、自動車を運転する際、事故防止のため日頃どんなことに気をつけていたかについて、「速度の出し過ぎに気をつける」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」及び「無理な割り込みをしない」、「横断歩道では徐行し、歩行者に気をつける」等の11項目から当てはまるものを全て選択するよう尋ねた質問の結果を見ると、交通受刑者272人のうち、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通る」、「無理な追越しをしない」及び「無理な割り込みをしない」の3項目では、気を付けていると回答した者の該当率は、それぞれ66.9%、82.4%、78.7%であったのに対して、本研究の分析対象者において、同項目につき、「とてもあてはまる」又は「ややあてはまる」を合計した構成比は、それぞれ77.2%、81.5%、85.1%であり、法務総合研究所1993年調査の結果と同程度かやや高い傾向が見られた。なお、法務

総合研究所1993年調査は、比較的犯罪進捗が進んでいない受刑者のみを対象としていること、業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは、対象罪名やその構成要件が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあることに留意が必要である。

4-3-3-8 表 交通安全に関する意識の問題（罪名別）

質問項目	危険運転群			過失運転群			道交法群			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	121	2.28	1.23	280	2.36	1.19	419	2.17	1.21	$F(2, 817) = 2.151, p = .117, \epsilon^2 = .003$
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	121	2.12	1.28	286	2.04	1.14	422	1.78	1.02	$F(2, 305.246) = 6.887, p = .001, \epsilon^2 = .015$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	122	1.61	0.96	286	1.63	0.91	421	1.33	0.75	$F(2, 305.113) = 12.476, p < .001, \epsilon^2 = .027$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	122	1.89	1.37	286	1.83	1.36	423	1.61	1.16	$F(2, 312.419) = 3.783, p = .024, \epsilon^2 = .007$
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	122	3.16	1.44	284	2.98	1.41	420	2.63	1.41	$F(2, 823) = 8.998, p < .001, \epsilon^2 = .019$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	121	2.43	1.57	284	2.05	1.41	421	2.09	1.44	$F(2, 317.673) = 2.802, p = .062, \epsilon^2 = .005$
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	122	2.43	1.47	284	2.42	1.43	423	2.16	1.36	$F(2, 320.916) = 3.633, p = .028, \epsilon^2 = .006$ 道交法群 < 過失運転群
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	122	1.92	1.15	285	1.75	0.92	422	1.59	0.93	$F(2, 826) = 6.241, p = .002, \epsilon^2 = .013$ 道交法群 < 危険運転群
横断歩道がある場所では横断歩行者がいらないか注意するよう心掛けている	122	1.69	0.98	288	1.70	0.94	423	1.39	0.72	$F(2, 299.367) = 13.472, p < .001, \epsilon^2 = .029$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	121	2.22	1.25	288	2.34	1.19	423	1.83	1.10	$F(2, 314.300) = 17.680, p < .001, \epsilon^2 = .038$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
無理な追越しをしないよう心掛けている	122	2.12	1.36	287	2.09	1.26	422	1.71	1.05	$F(2, 304.186) = 11.260, p < .001, \epsilon^2 = .024$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
無理な割り込みをしないよう心掛けている	122	1.98	1.25	287	1.89	1.17	422	1.58	0.97	$F(2, 304.350) = 9.816, p < .001, \epsilon^2 = .021$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	122	3.02	1.38	287	2.89	1.41	421	2.53	1.40	$F(2, 827) = 8.486, p < .001, \epsilon^2 = .018$ 道交法群 < 危険運転群、過失運転群

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## イ 年齢層別

質問項目Q12について、各項目の平均得点及び標準偏差を年齢層別に見ると、4-3-3-9表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、年齢層を独立変数として一要因分散分析を行った結果、全ての項目において有意差が見られ、多重比較の結果、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」を除く12項目で有意差が見られた。

「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」では、40歳未満が40～64歳より有意に高く、「飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている」では、40歳未満が65歳以上より有意に高く、「体調不良時は運転を控えるよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割り込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の4項目では、40歳未満が40～64歳及び65歳以上より有意に高く、40～64歳は65歳以上より有意に高かった。「交通ルールをいつも意識して行動している」、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」及び「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」の6項目では、40歳未満が、40歳～64歳及び65歳以上より有意に高かった。

以上の結果から、年齢層が低いほど交通安全に関する意識が低い傾向があることが示された。

4-3-3-9 表 交通安全に関する意識の問題（年齢層別）

質問項目	40歳未満			40～64歳			65歳以上			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	411	2.50	1.23	338	2.02	1.14	63	1.81	1.06	$F(2, 179.662)=20.647$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.045$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	412	2.11	1.23	343	1.74	0.96	65	1.62	0.80	$F(2, 198.883)=14.390$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.030$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	414	1.56	0.93	343	1.38	0.76	63	1.41	0.73	$F(2, 181.426)=4.583$ 、 $p=.011$ 、 $\epsilon^2=.009$ 40～64歳<40歳未満
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	414	2.06	1.47	343	1.40	0.93	65	1.35	0.80	$F(2, 202.638)=30.881$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.067$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	414	3.15	1.43	342	2.63	1.37	61	1.87	0.99	$F(2, 188.821)=41.253$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.065$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	414	2.27	1.50	342	2.03	1.41	61	1.69	1.26	$F(2, 175.423)=6.258$ 、 $p=.002$ 、 $\epsilon^2=.011$ 65歳以上<40歳未満
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	414	2.66	1.44	343	1.96	1.25	63	1.52	1.13	$F(2, 183.361)=38.659$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.080$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	414	1.89	1.07	343	1.54	0.80	63	1.29	0.63	$F(2, 198.955)=23.386$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.043$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	414	1.62	0.96	343	1.48	0.75	66	1.38	0.70	$F(2, 194.322)=3.817$ 、 $p=.024$ 、 $\epsilon^2=.006$
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	413	2.30	1.29	343	1.88	1.02	66	1.56	0.88	$F(2, 199.735)=21.605$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.042$ 40～64歳、65歳以上<40歳未満
無理な追越しをしないよう心掛けている	414	2.12	1.31	343	1.75	1.06	64	1.36	0.70	$F(2, 218.233)=25.277$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.037$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
無理な割り込みをしないよう心掛けている	414	1.90	1.20	343	1.65	1.02	64	1.28	0.55	$F(2, 244.943)=23.703$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.025$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	413	3.08	1.41	343	2.45	1.34	64	1.95	1.17	$F(2, 185.410)=33.749$ 、 $p<.001$ 、 $\epsilon^2=.069$ 65歳以上<40～64歳<40歳未満

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 4 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## (5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

### ア 罪名別

質問項目Q13は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題について、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の8項目について、「まったくそう思わない」、「あまりそう思わない」、「まあそう思う」、「そう思う」の4件法で回答を求めた。

分析に当たり、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を罪名別に見ると、4-3-3-10表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、罪名を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」及び「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」の2項目において有意差が見られ、多重比較の結果、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」において、道交法群より危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群において、道交法群よりも、目的地まで早く着きたいと考える傾向があることが示された。

なお、法務総合研究所1993年調査のうち、自動車の運転に関する調査対象者の意見として、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」及び「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」の4項目について、「まったくそう思わない」、「あまりそう思わない」、「まあそう思う」又は「そう思う」のいずれかを選択するよう尋ねた質問の結果を見ると、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」では、道路交通法違反の受刑者の方が、業務上（重）過失致死傷の受刑者より有意に高い結果であった。一方、本研究の分析対象者において、同項目は一要因分散分析の結果、有意差が見られ、多重比較の結果、有意傾向ではあったものの過失運転群が道交法群より高い結果であり、法務総合研究所1993年調査とは異なる

傾向が見られた。ただし、法務総合研究所1993年調査は、比較的犯罪進捗が進んでいない受刑者のみを対象としていること、業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは対象とする罪名やその構成要件等が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあること等に留意が必要である。

**4-3-3-10 表** 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（罪名別）

質問項目	危険運転群			過失運転群			道交法群			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	122	3.48	0.73	288	3.43	0.81	421	3.49	0.77	$F(2, 828) = 0.533, p = .587, \epsilon^2 = -.001$
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	122	2.65	0.96	288	2.68	0.94	421	2.50	0.98	$F(2, 828) = 3.167, p = .043, \epsilon^2 = .005$
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	122	2.44	0.82	287	2.50	0.82	417	2.56	0.90	$F(2, 823) = 1.101, p = .333, \epsilon^2 = .000$
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	122	2.20	0.96	289	2.14	0.97	420	2.10	0.96	$F(2, 828) = 0.663, p = .516, \epsilon^2 = -.001$
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	121	2.79	1.02	288	2.69	0.97	421	2.54	1.00	$F(2, 827) = 3.717, p = .025, \epsilon^2 = .007$ 道交法群 < 危険運転群
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	122	2.46	0.89	289	2.40	0.89	420	2.51	0.92	$F(2, 828) = 1.102, p = .333, \epsilon^2 = .000$
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	122	1.72	0.83	289	1.70	0.82	422	1.60	0.78	$F(2, 830) = 1.772, p = .171, \epsilon^2 = .002$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーツとしたりすることがある	122	2.41	0.99	289	2.35	0.93	421	2.29	0.96	$F(2, 829) = 0.978, p = .376, \epsilon^2 = .000$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## イ 年齢層別

質問項目Q13について、各項目の平均得点及び標準偏差を年齢層別に見ると、4-3-3-11表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、年齢層を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」及び「自分の運

「運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」の6項目で有意差が見られた。

多重比較の結果、「どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある」及び「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」では、40歳未満及び40～64歳が65歳以上より有意に高く、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」では、40歳未満が、40～64歳及び65歳以上より有意に高く、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」及び「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」では、40歳未満が65歳以上より有意に高く、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」では、40歳未満が40～64歳より有意に高かった。

以上の結果から、40歳未満及び40～64歳は、65歳以上よりも、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術に関する認識の問題性が大きいことが示された。

**4-3-3-11 表** 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（年齢層別）

質問項目	40歳未満			40～64歳			65歳以上			統計値及び多重比較
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	414	3.51	0.69	343	3.51	0.76	64	3.02	1.18	$F(2, 162.473) = 5.510$ , $p = .005$ , $\epsilon^2 = .027$ 65歳以上 < 40歳未満, 40～64歳
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	414	2.68	0.95	343	2.51	0.94	64	2.31	1.15	$F(2, 169.529) = 4.982$ , $p = .008$ , $\epsilon^2 = .011$ 40～64歳, 65歳以上 < 40歳未満
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	411	2.58	0.83	342	2.51	0.88	63	2.24	1.01	$F(2, 167.282) = 3.392$ , $p = .036$ , $\epsilon^2 = .008$ 65歳以上 < 40歳未満
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	414	2.23	1.00	342	2.03	0.91	65	1.97	0.93	$F(2, 181.087) = 4.908$ , $p = .008$ , $\epsilon^2 = .009$ 40～64歳 < 40歳未満
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	413	2.74	1.02	342	2.57	0.96	65	2.28	0.91	$F(2, 817) = 7.408$ , $p = .001$ , $\epsilon^2 = .015$ 65歳以上 < 40歳未満
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	413	2.50	0.92	342	2.48	0.86	66	2.15	0.92	$F(2, 818) = 4.352$ , $p = .013$ , $\epsilon^2 = .008$ 65歳以上 < 40歳未満, 40～64歳
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	414	1.64	0.81	343	1.68	0.79	66	1.53	0.85	$F(2, 820) = 1.025$ , $p = .359$ , $\epsilon^2 = .000$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	413	2.30	1.03	343	2.38	0.86	66	2.18	0.84	$F(2, 189.435) = 1.942$ , $p = .146$ , $\epsilon^2 = .002$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 4 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## (6) 安全に運転を続けることへの不安等

### ア 罪名別

(ア) 質問項目Q9は、分析対象者に、今回の受刑に係る交通犯罪より前に、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがあるかについて、「よくあった」、「ときどきあった」、「ほとんどなかった」及び「まったくなかった」の4項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-3-12図①のとおりである。

「よくあった」の構成比は、危険運転群が1.6%、過失運転群が2.1%であったのに対し、道交法群は9.5%であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群の「ときどきあった」及び道交法群の「よくあった」が有意に高く、危険運転群及び過失運転群の「よくあった」が有意に低かった。

(イ) 質問項目Q10は、Q9で「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者を対象として、安全に運転を続けることに不安を感じた理由を、「運転に慣れていないから」、「身体的な不調を感じていたから」、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」、「運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから」、「自動車などの整備や購入にかかる費用が負担になってきたから」及び「その他」の6項目について、該当するものすべてを選択するよう回答を求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-3-12図②のとおりである。

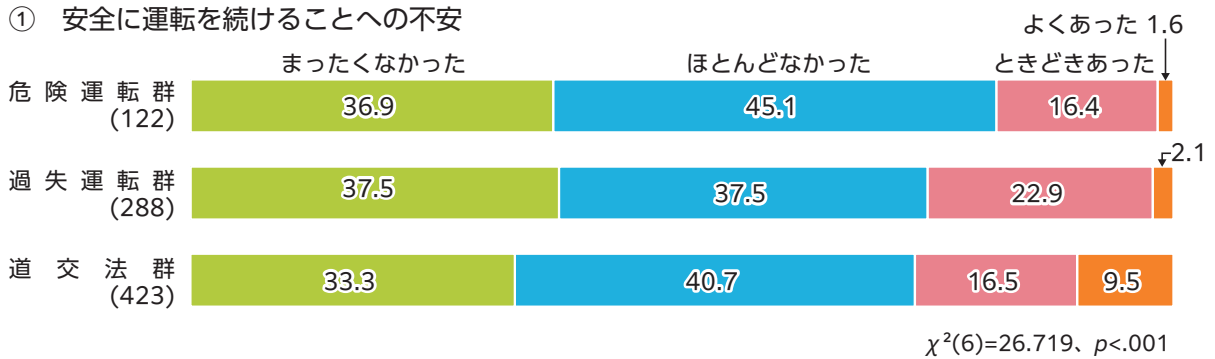
「その他」を除いた各項目について見ると、いずれの群も、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が最も高く、次いで、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が高かった。なお、危険運転群については、両項目が同率であった。「運転に慣れていないから」の該当率は、危険運転群及び過失運転群では10%を下回っていたのに対し、道交法群では10%を上回っていた。「その他」の内訳を見ると、無免許運転や飲酒運転をしていたことを理由とする者が約半数を占め、そのうち、道交法群が約6割、危険運転群及び過失運転群がそれぞれ約2割ずつを占めており、無免許や飲酒をした状態で運転することが安全ではないと感じながらも運転を続けていた者が一定数いたことがうかがえた。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」( $\chi^2(2)=6.760$ 、 $p=.034$ )で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

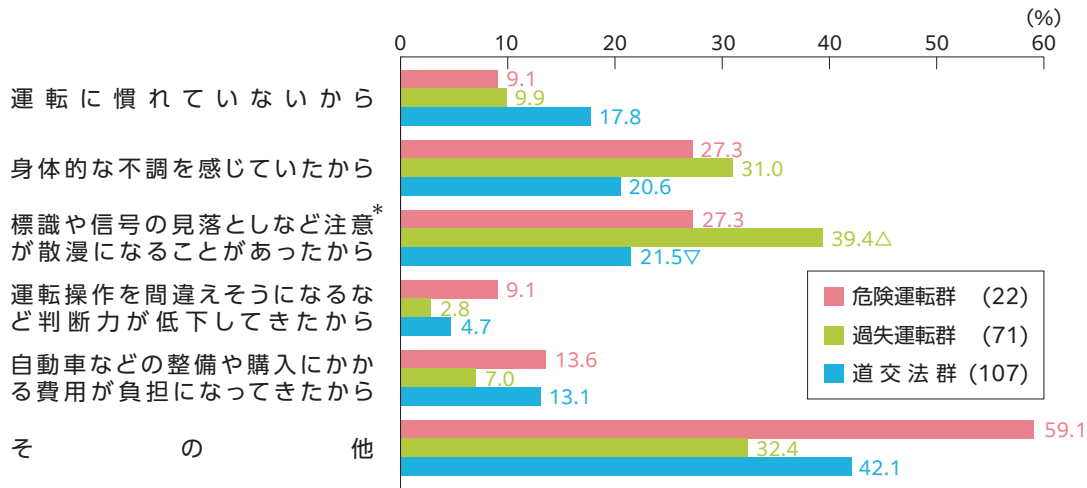
(ウ) 以上の結果から、道交法群では、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがよくあった者が他の群より多く、運転に慣れていないと感じている者も一定数いることが示された。また、

過失運転群では、運転中の注意力散漫を自覚している者が有意に多かった。さらに、いずれの群においても、無免許や飲酒を理由として自身の運転が安全ではないと認識をしながらも運転をしていた者も一定数いることがうかがえた。

4-3-3-12 図 安全に運転を続けることへの不安等（罪名別）



② 安全に運転を続けることに不安を感じた理由



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 安全に運転を続けることへの不安又は安全に運転を続けることに不安を感じた理由が不詳の者を除く。  
 3 ②は、①において「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者に限る。  
 4 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ②の\*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6 ②は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

イ 年齢層別

(ア) 質問項目Q9について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-3-13図①のとおりである。

いずれの年齢層も、「よくあった」又は「ときどきあった」を合わせた構成比は2割台である一

方、「まったくなかった」の構成比は2割台から3割台であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

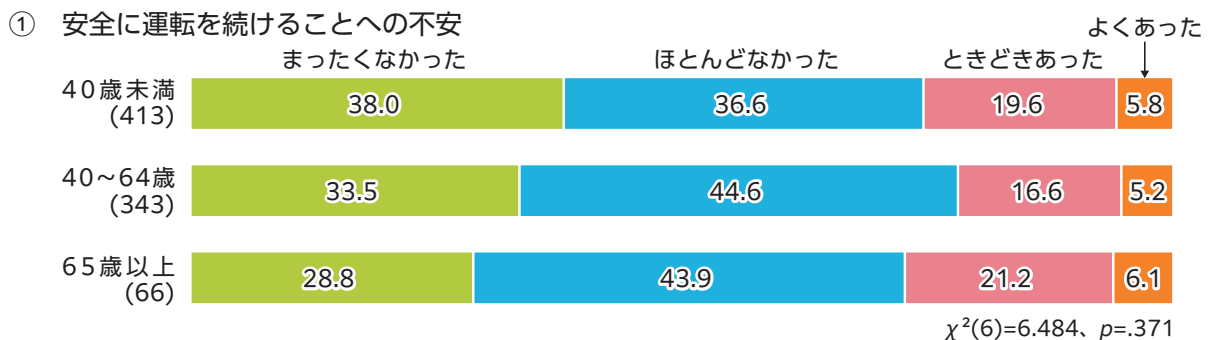
(イ) 質問項目Q10について、各項目の該当率を年齢層別に見ると、4-3-3-13図②のとおりである。

「その他」を除いた各項目について見ると、40歳未満では、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が最も高く、次いで、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が高かった。40～64歳では、「身体的な不調を感じていたから」の該当率が最も高く、次いで、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が高かった。65歳以上では、「運転に慣れていないから」及び「身体的な不調を感じていたから」の該当率が最も高く、次いで、「標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから」の該当率が高かった。一方で、「運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから」の該当率はいずれの年齢層でも3%台から5%台であった。また、「運転に慣れていないから」の該当率は、40歳未満及び40～64歳では10%前後であったのに対し、65歳以上では30%を超えていた。

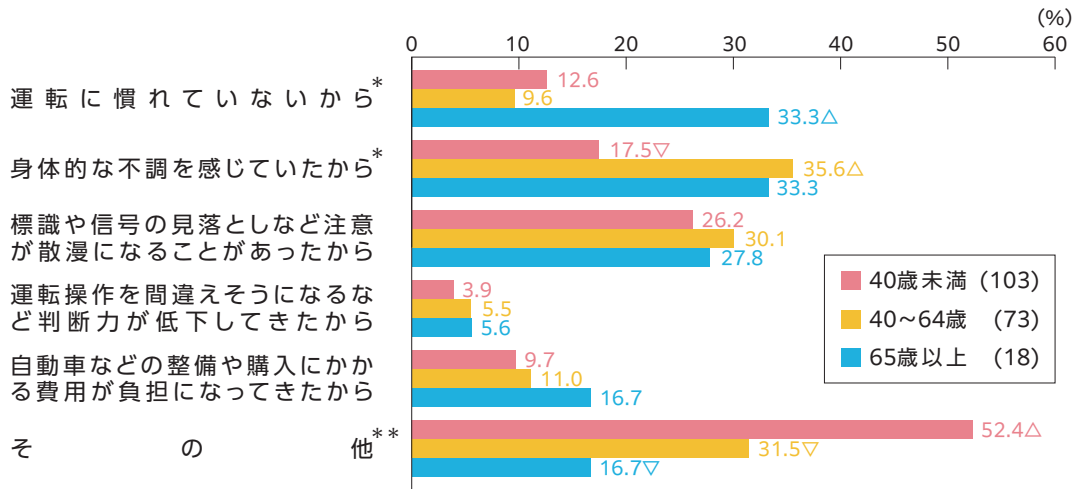
$\chi^2$ 検定の結果、「運転に慣れていないから」( $\chi^2(2)=7.130, p=.028$ )、「身体的な不調を感じていたから」( $\chi^2(2)=7.942, p=.019$ )及び「その他」( $\chi^2(2)=12.659, p=.002$ )の3項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「運転に慣れていないから」では、65歳以上が有意に高く、「身体的な不調を感じていたから」では、40～64歳が有意に高く、40歳未満が有意に低く、「その他」では40歳未満が有意に高く、40～64歳及び65歳以上が有意に低かった。

(ウ) 以上の結果から、運転に不安を感じている者の構成比は、年齢層による違いが見られなかった一方で、運転に不安を感じている者の中では、65歳以上の者において、40歳未満及び40～64歳に比べて、運転に慣れていないと感じている者が多い傾向が示された。

4-3-3-13 図 安全に運転を続けることへの不安等 (年齢層別)



② 安全に運転を続けることに不安を感じた理由



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 安全に運転を続けることへの不安又は安全に運転を続けることに不安を感じた理由が不詳の者を除く。  
 4 ②は、①において「よくあった」又は「ときどきあった」と回答した者に限る。  
 5 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 6 ②の\*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 7 ②は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 8 ( )内は、実人員である。

(7) 高齢運転者の運転方針

質問項目Q14は、今回の受刑に係る交通犯罪当時65歳以上だった者に対して、自分自身で自動車を運転するかどうかについての考えについて、「疲れているときは、運転しないようにしている」、「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」、「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」、「運転頻度を減らそうとしている」及び「高速道路は走行しないようにしている」の6項目について、「そのような方針でない」、「どちらかといえばそのような方針でない」、「どちらかといえばそのような方針である」、「そのような方針である」の4件法で回答を求めた。各項目の構成比を見ると、4-3-3-14図のとおりである。

「そのような方針である」及び「どちらかといえばそのような方針である」と回答した者の全体の構成比を見ると、いずれの項目も60%台であった。

なお、内閣府2021年調査（全国の65歳以上の男女合計1,500人（うち免許保有者832人・自主返納者等668人）に対して実施）のうち、前記6項目について、前記4件法で回答を求めた結果を見ると、自主返納者等（自主返納者等については、自主返納等を行う前の意識について調査していることに留意が必要である。）では、「そのような方針である」及び「どちらかといえばそのような方針で

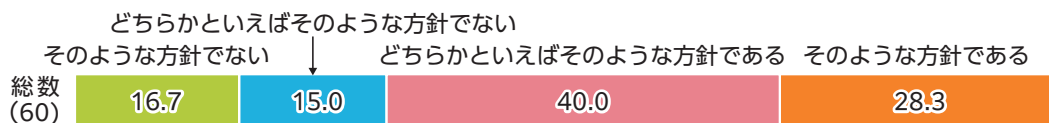
ある」を合計した構成比が全ての項目で70%台から80%台であった。一方、免許保有者は、「疲れているときは、運転しないようにしている」及び「雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている」について、同構成比が7割を超えるものの、「夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている」及び「代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている」は、それぞれ6割強、5割程度であり、「運転頻度を減らそうとしている」及び「高速道路は走行しないようにしている」は、5割を下回った。

また、今回の受刑に際して長谷川式認知症スクリーニング検査を実施した分析対象者67人のうち、6%の者が、認知症の疑いが高いと判断される基準である20点以下であった。

以上の結果から、高齢運転者の運転方針について、一般の高齢運転者と比較すると、運転免許証の自主返納者よりは運転を控えようとする傾向が低いものの、免許保有者と比較すると、運転を控えようとする傾向が同程度かやや高いことがうかがえた。

#### 4-3-3-14 図 高齢運転者の運転方針

① 疲れているときは、運転しないようにしている



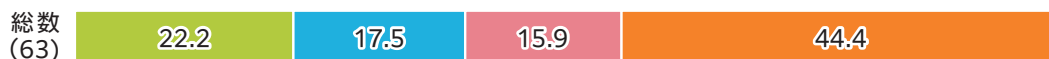
② 雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている



③ 夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている



④ 代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている



⑤ 運転頻度を減らそうとしている



⑥ 高速道路は走行しないようにしている



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢が65歳以上の者に限る。  
 3 高齢運転者の運転方針が不詳の者を除く。  
 4 ( )内は、実人員である。

#### 4 今回の受刑に係る交通犯罪

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪の状況等について見る。

##### (1) 今回の受刑に係る交通犯罪の状況等

###### ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢

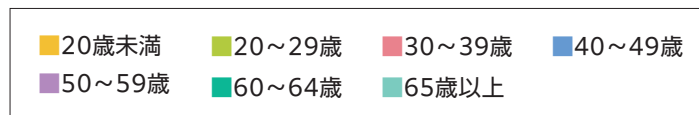
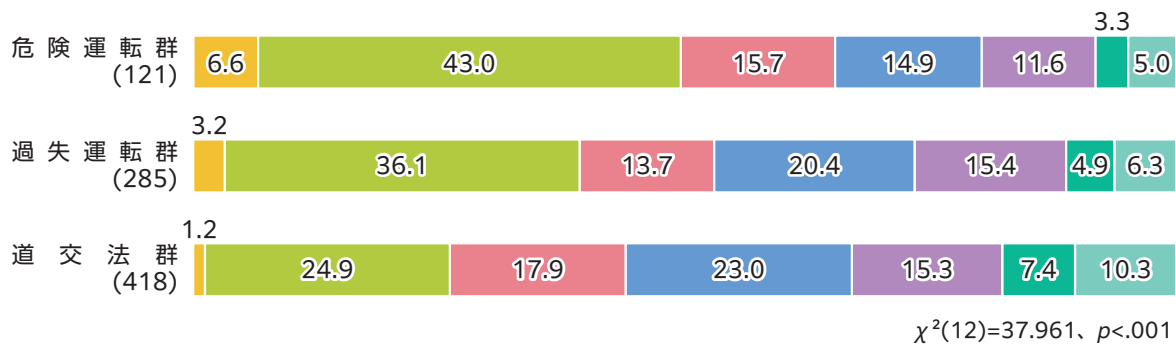
質問項目Q1は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢を回答するよう求めた。各年齢層の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-1図のとおりである。

危険運転群、過失運転群では、「20～29歳」の構成比が4割前後であるのに対し、道交法群では、「20～29歳」の構成比は3割未満であった。また、道交法群のみ、「65歳以上」の構成比が1割を上回った。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「20～29歳」の構成比が有意に高く、道交法群では、「65歳以上」の構成比が有意に高く、「20歳未満」及び「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、3群で比べると、危険運転群では「20歳未満」及び「20～29歳」、過失運転群では「20～29歳」の若年層がそれぞれ多いのに対し、道交法群では65歳以上の高齢層が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-1 図 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## イ 自動車等の所有者

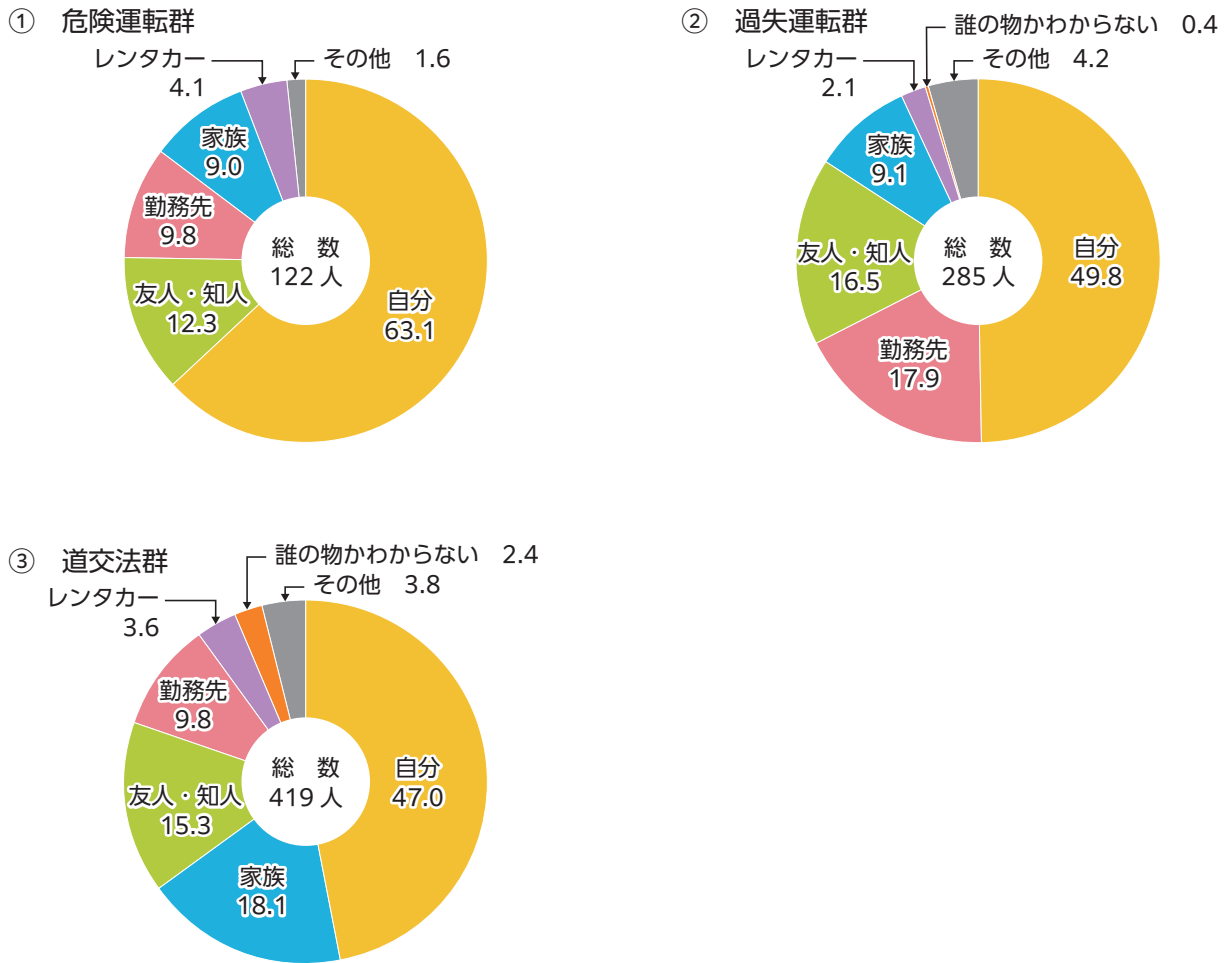
質問項目Q22は、今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた自動車等の所有者について、「自分」、「家族」、「友人・知人」、「勤務先」、「レンタカー」、「誰の物かわからない」及び「その他」の7項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-2図のとおりである。

いずれの群も、「自分」の構成比が最も高く、危険運転群では6割を超えていた。次いで、危険運転群では、「友人・知人」(12.3%)、過失運転群では、「勤務先」(17.9%)、道交法群では、「家族」(18.1%)の構成比が高かった。また、道交法群では、「誰の物かわからない」の構成比が、2.4%を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「自分」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「勤務先」の構成比が有意に高く、「家族」の構成比が有意に低く、道交法群では、「家族」及び「誰の物かわからない」の構成比が有意に高く、「勤務先」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた車両等について見ると、いずれも自分の所有する車両等の構成比が最も高いものの、3群で比べると、危険運転群では自身の所有する車両等、過失運転群では勤務先の所有する車両等、道交法群では家族の所有する車両等を運転していた者がそれぞれ多い傾向にあるほか、道交法群では運転していた車両が誰の物かわからない者も一定程度いたことが示された。

4-3-4-2 図 自動車等の所有者（罪名別）



$\chi^2(12)=38.354, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時に運転していた自動車等である。  
 3 自動車等の所有者が不詳の者を除く。

ウ 運転目的

質問項目Q23は、今回の受刑に係る交通犯罪時に自動車等を運転していた目的について、「業務」、「通勤・通学」、「買い物」、「家族などの送迎」、「ドライブ・レジャー」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-3図のとおりである。

「その他」を除く各項目について見ると、危険運転群では、「ドライブ・レジャー」（26.7％）の構成比が最も高く、次いで、「通勤・通学」（22.5％）の構成比が高かった。過失運転群では、「業務」（29.1％）の構成比が最も高く、次いで、「通勤・通学」（16.0％）の構成比が高かった。

た。道交法群では、「業務」（26.1％）の構成比が最も高く、次いで、「買い物」（20.8％）の構成比が高かった。

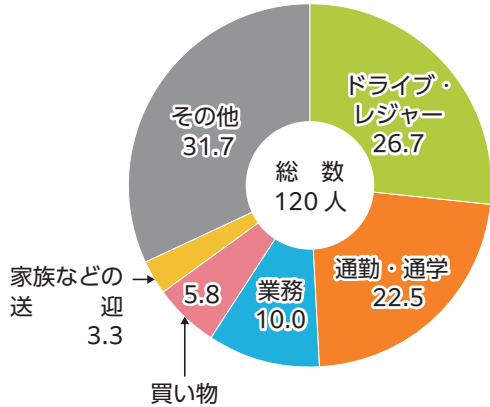
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に高く、「業務」及び「買い物」の構成比が有意に低く、過失運転群では、「業務」の構成比が有意に高く、道交法群では、「買い物」の構成比が有意に高く、「通勤・通学」及び「ドライブ・レジャー」の構成比が有意に低かった。

なお、「その他」については、友人・知人宅、飲食店、遊戯施設等の特定の場所の行き来に関するものが、危険運転群で4割強、過失運転群及び道交法群で3割弱を占めていたほか、犯行のための移動や警察車両からの逃走に関するものが、過失運転群で3％程度、道交法群では8％程度見られた。

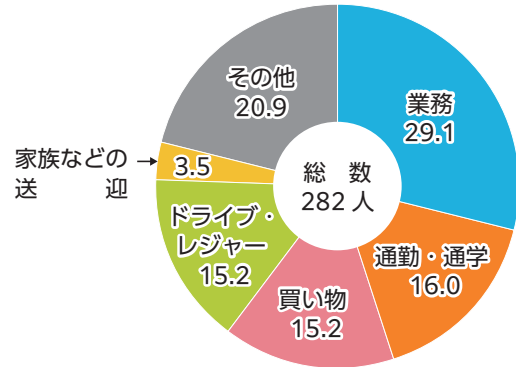
以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的について、3群で比べると、危険運転群では通勤・通学やドライブ・レジャーのため、過失運転群では業務のため、道交法群では買い物のために運転をしていた者が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-3 図 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的（罪名別）

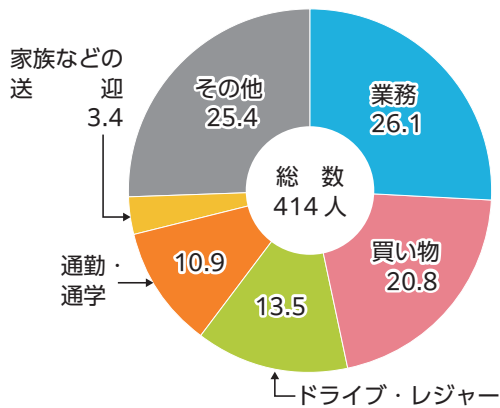
① 危険運転群



② 過失運転群



③ 道交法群



$\chi^2(10)=49.771, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
2 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転目的が不詳の者を除く。

エ 今回の受刑に係る交通犯罪現場の利用・通行頻度

質問項目Q24は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の利用・通行頻度について、「日常的に利用・通行していた」、「たまに利用・通行していた」及び「初めて利用・通行した」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-4図のとおりである。

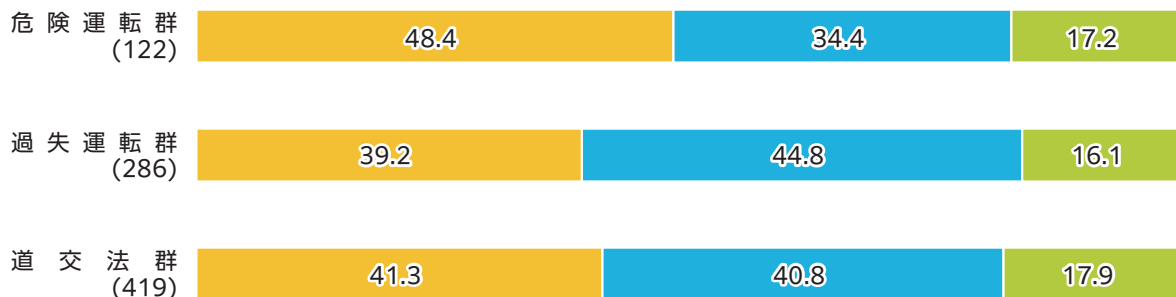
危険運転群では、「日常的に利用・通行していた」の構成比が最も高く、5割弱を占め、次いで、「たまに利用・通行していた」の構成比が3割強を占めていた。過失運転群及び道交法群では、「日常的に利用・通行していた」、「たまに利用・通行していた」の構成比が、それぞれ4割前後を占め

ていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、いずれの群も、交通犯罪を起こした場所を利用・通行したことがある者が8割以上を占めることが示された。

#### 4-3-4-4 図 今回の受刑に係る交通事件現場の利用・通行頻度（罪名別）



$\chi^2(4)=4.335, p=.363$

■ 日常的に利用・通行していた ■ たまに利用・通行していた ■ 初めて利用・通行した

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通事件現場の利用・通行頻度が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## (2) 今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者

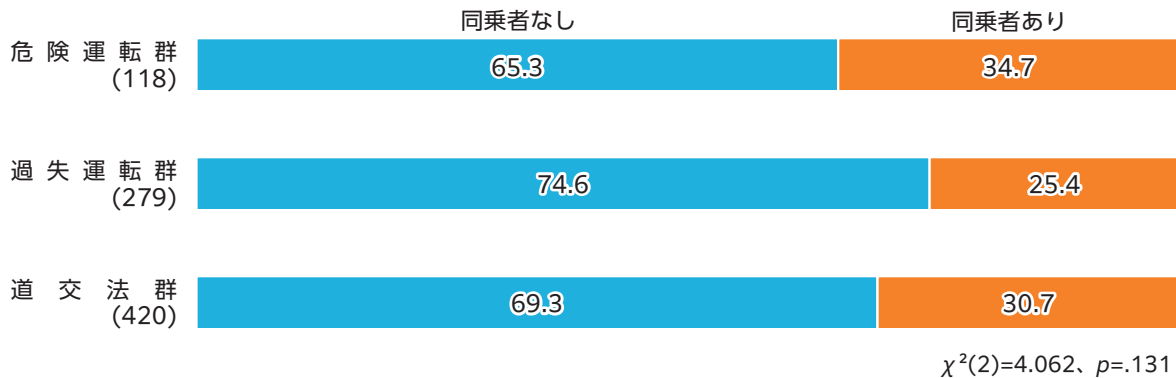
### ア 同乗者の有無及び同乗者との関係

質問項目Q29は、今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者（分析対象者から見た立場をいう。以下この項において同じ。）について、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」、「客」、「その他」及び「同乗者なし」の10項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。ここで、「同乗者なし」を除く9項目のいずれか一つでも該当すると回答した者を「同乗者あり」に統合した上で、各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-5図のとおりである。

いずれの群も、「同乗者なし」の構成比が7割前後を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

4-3-4-5 図 同乗者の有無（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 「同乗者あり」は、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」、「客」又は「その他」のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比である。  
 3 同乗者の有無が不詳の者を除く。  
 4 ( )内は、実人員である。

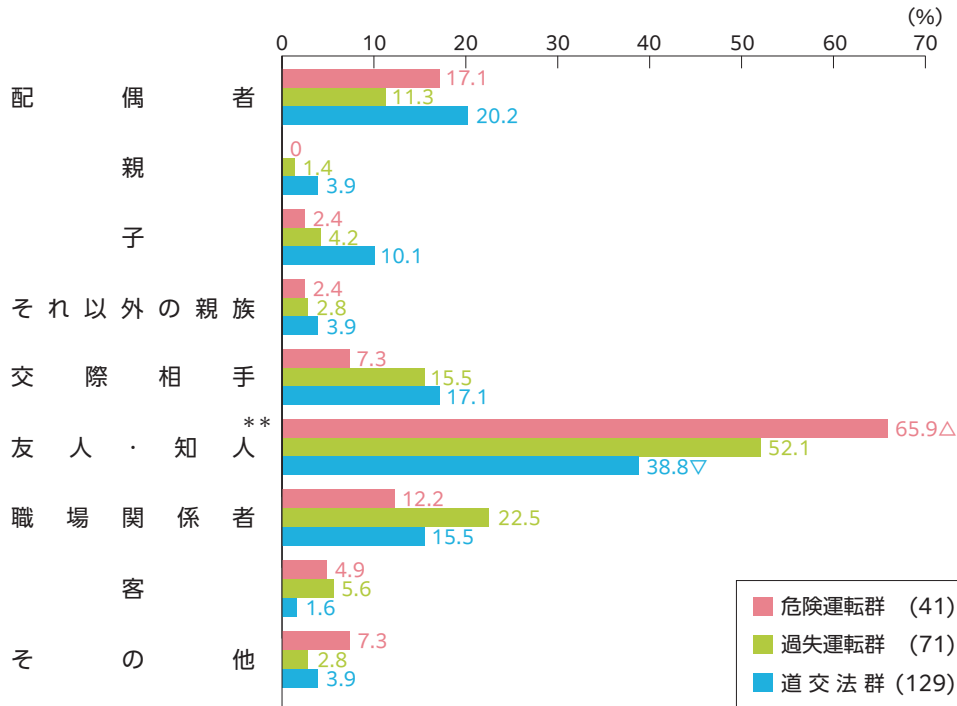
次に、前記「同乗者あり」について、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-6図のとおりである。

いずれの群も、「友人・知人」の該当率が最も高く、危険運転群では6割を超えていたのに対し、道交法群では4割を下回っていた。次いで、危険運転群では、「配偶者」（17.1%）、過失運転群では、「職場関係者」（22.5%）、道交法群では、「配偶者」（20.2%）の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「友人・知人」（ $\chi^2(2)=10.096, p=.006$ ）の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

以上の結果から、危険運転群は、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪時の同乗者が友人・知人である場合が多いことが示された。

4-3-4-6 図 同乗者との関係（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者に限る。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 「配偶者」は、内縁関係及び事実婚を含む。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

### イ 同乗者の言動

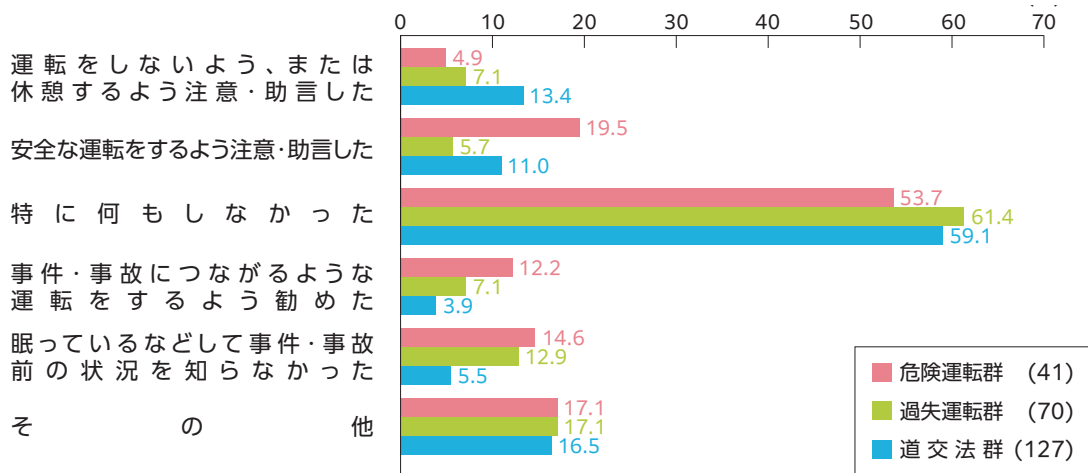
質問項目Q30は、今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者について、交通犯罪が起きる前の同乗者の言動について、「運転をしないよう、または休憩をするようあなたに注意・助言した」、「安全な運転をするようあなたに注意・助言した」、「特に何もしなかった」、「事件・事故につながるような運転をするようあなたに勧めた」、「眠っているなどして事件・事故前の状況を知らなかった」及び「その他」の6項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-7図のとおりである。

いずれの群も、「特に何もしなかった」の該当率が5割を超えて最も高かった。また、危険運転群では、「安全な運転をするよう注意・助言した」の該当率が2割弱であった一方、「事件・事故につながるような運転をするよう勧めた」の該当率が1割を超えていた。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

なお、「その他」の中で、運転者が運転免許を保有していないことを同乗者が知らなかった旨を内容とするものが、道交法群では4割程度、過失運転群では2割強あった。

4-3-4-7 図 同乗者の言動（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、同乗者がいた者に限る。  
 3 同乗者の言動が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ( ) 内は、実人員である。

### (3) 交通違反等の状況

#### ア 運転免許の保有状況（罪名別）

(ア) 質問項目Q25は、今回の受刑に係る交通犯罪時に有効な運転免許を持っていたかについて、「持っていた」及び「持っていなかった」の2項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図①のとおりである。

危険運転群では8割弱、過失運転群では6割程度、道交法群では2割弱が運転免許を保有していた。また、全ての群の合計における運転免許保有者の構成比は、41.2%であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群及び過失運転群では、「運転免許あり」の構成比が有意に高く、道交法群では、「運転免許なし」の構成比が有意に高かった。

(イ) 質問項目Q25で「持っていなかった」を選択した者に対し、有効な運転免許を持っていなかった理由について、「一度も免許を取得したことがない」、「免許停止中だった」及び「免許が失効していた」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図②のとおりである。なお、免許失効は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。

危険運転群及び過失運転群では、「免許失効」の構成比が約6割、「免許取得経験なし」の構成比が約3割であったのに対し、道交法群では、「免許失効」の構成比が8割弱、「免許取得経験なし」

の構成比が約2割であった。また、全ての群の合計における「免許取得経験なし」の構成比は、22.2%であった。

Fisherの正確確率検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「免許停止中」の構成比が有意に高く、「免許失効」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「免許失効」の構成比が有意に高く、「免許取得経験なし」及び「免許停止中」の構成比が有意に低かった。

(ウ) 質問項目Q25で有効な運転免許について「持っていた」を選択した者に対し、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、「1年以内」、「3年以内」、「5年以内」、「10年以内」及び「10年を超える」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-8図③のとおりである。

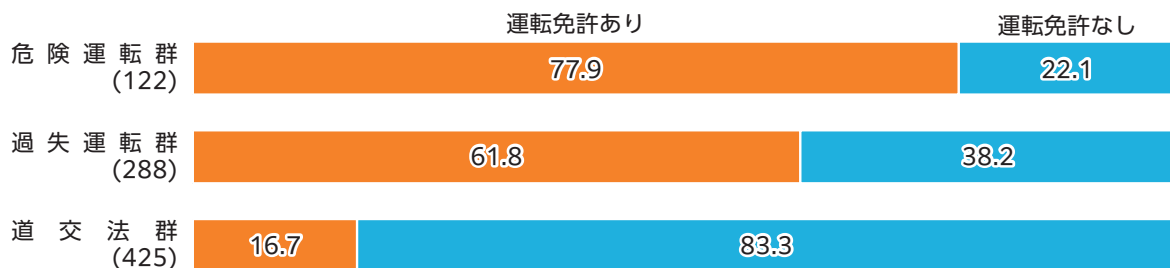
いずれの群も、「10年を超える」の構成比が最も高く、過失運転群では6割弱であったのに対し、危険運転群及び道交法群では4割台であった。次いで、危険運転群では、「10年以内」(20.0%)、過失運転群では、「3年以内」(15.8%)、道交法群では、「5年以内」(22.5%)の構成比が高かった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「5年以内」の構成比が有意に低かった。道交法群では、「5年以内」の構成比が有意に高かった。

(エ) 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況については、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していないこと、道交法群は、他の群と比べて、運転免許を保有していない者が多く、その中でも、運転免許を失効した者が多い傾向にあることが示された。

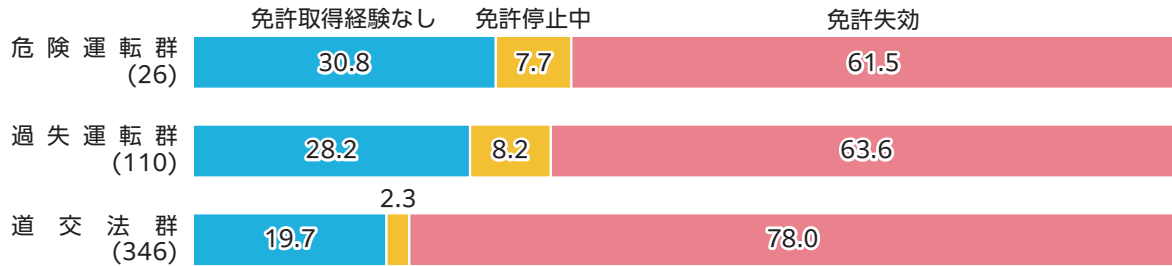
#### 4-3-4-8 図 運転免許の保有状況等 (罪名別)

##### ① 運転免許の保有状況



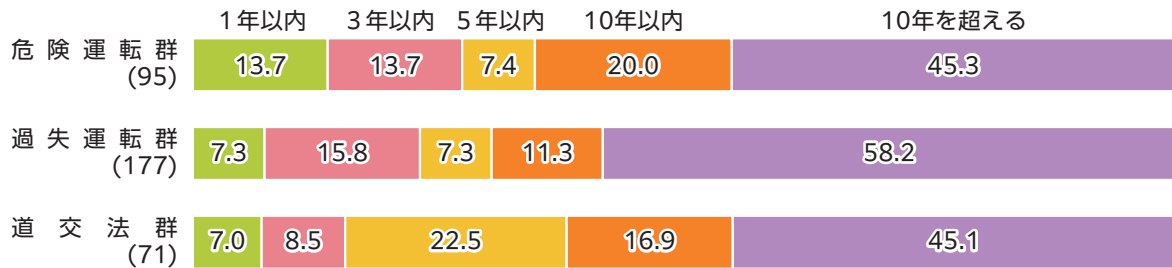
$\chi^2(2)=223.448, p<.001$

② 運転免許がない理由



Fisherの正確確率検定、 $p=.003$

③ 運転免許取得からの期間



$\chi^2(8)=23.708$ 、 $p=.003$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況であり、不詳の者を除く。  
 3 ②は、①において運転免許がない者に限り、有効な運転免許を保有していない理由が不詳の者を除く。  
 4 ②の「免許失効」は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。  
 5 ③は、①において運転免許がある者に限り、運転免許取得からの期間が不詳の者を除く。  
 6 ( )内は、実人員である。

イ 運転免許の保有状況（年齢層別）

(ア) 今回の受刑に係る交通犯罪時に有効な運転免許を持っていたかについて、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図①のとおりである。

「運転免許なし」の構成比を見ると、30歳未満及び30～49歳では5割を超え、50～64歳では6割を超え、65歳以上では7割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「運転免許あり」の構成比が有意に高く、65歳以上では、「運転免許なし」の構成比が有意に高かった。

(イ) 前記(ア)で「運転免許なし」と回答した者を対象として、その理由について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図②のとおりである。

いずれの群も、「免許失効」が最も高いが、30歳未満では5割を超え、30～49歳及び50～64歳では8割を超え、65歳以上では8割弱であった。また、30歳未満では、「免許取得経験なし」の構成比が約4割であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「免許取得経験な

し」の構成比が有意に高く、「免許失効」の構成比が有意に低かった。また、30～49歳及び50～64歳では、「免許失効」の構成比が有意に高く、「免許取得経験なし」の構成比が有意に低かった。

(ウ) 前記(ア)で「運転免許あり」と回答した者を対象として、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、各項目の構成比を年齢層別に見ると、4-3-4-9図③のとおりである。

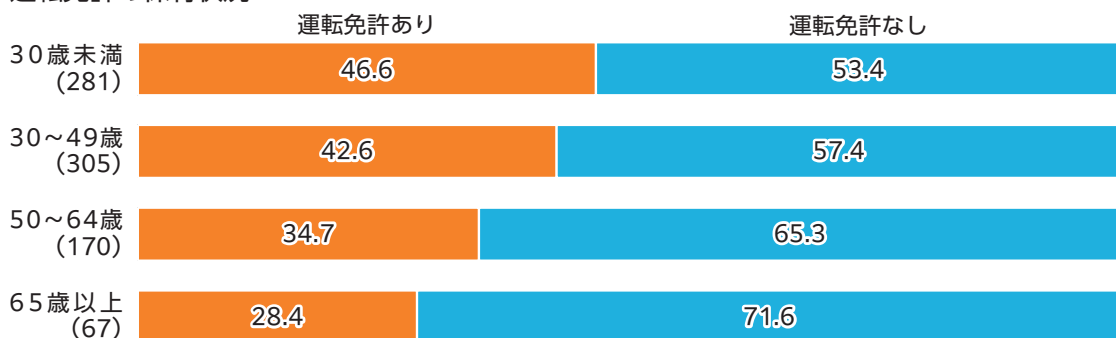
30歳未満では、「10年以内」の構成比が最も高く、3割を超えていたが、30～49歳、50～64歳及び65歳以上では、「10年を超える」の構成比が最も高く、特に65歳以上では9割を超えていた。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、30歳未満では、「1年以内」、「3年以内」、「5年以内」及び「10年以内」の構成比が有意に高く、「10年を超える」の構成比が有意に低かった。30～49歳では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「10年以内」の構成比が有意に低かった。50～64歳では、「10年を超える」の構成比が有意に高く、「1年以内」及び「10年以内」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「10年を超える」の構成比が有意に高かった。

(エ) 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況については、年齢層が上がるにつれて運転免許を保有していない者の割合が多くなり、特に65歳以上では、他の年齢層と比べて、運転免許を保有していない者が多い傾向にあることが示された。また、有効な運転免許を持っていなかった理由について、30歳未満では、他の年齢層と比べて、運転免許の取得経験がないものが多く、30歳から64歳では、運転免許の失効によるものが多い傾向にあることが示された。さらに、有効な運転免許を持っていた者について、最初に運転免許を取得したときから今回の受刑に係る交通犯罪までの期間を見ると、30歳以上では、30歳未満と比べて、いずれも10年を超えるものが多い傾向にあることが示された。

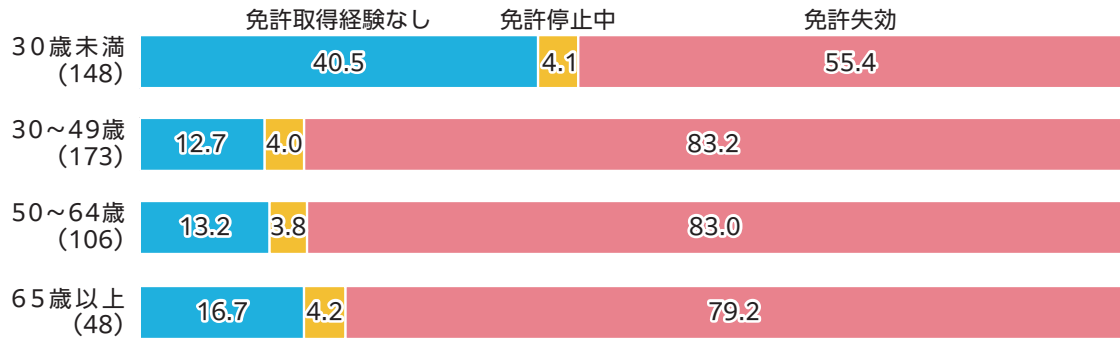
#### 4-3-4-9 図 運転免許の保有状況等（年齢層別）

##### ① 運転免許の保有状況



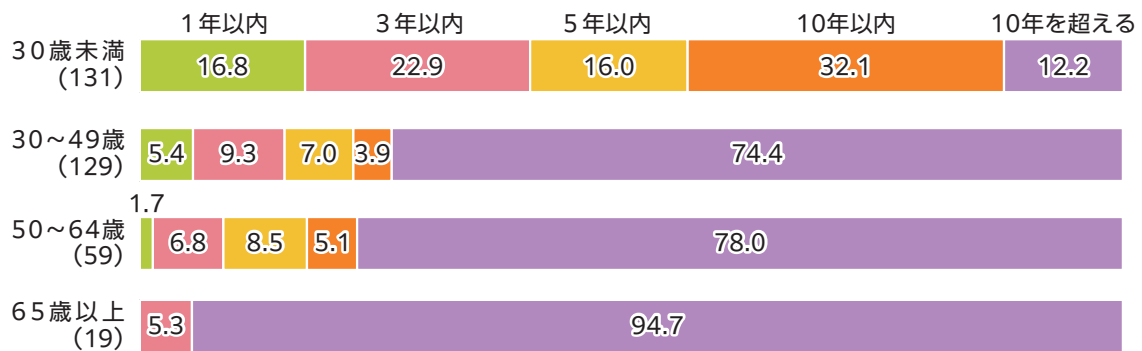
$\chi^2(3)=11.182, p=.011$

② 運転免許がない理由



$\chi^2(6)=44.661, p<.001$

③ 運転免許取得からの期間



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況であり、不詳の者を除く。  
 4 ②は、①において運転免許がない者に限り、有効な運転免許を保有していない理由が不詳の者を除く。  
 5 ②の「免許失効」は、運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。  
 6 ③は、①において運転免許がある者に限り、運転免許取得からの期間が不詳の者を除く。  
 7 ( )内は、実人員である。

ウ 無免許運転をした理由

質問項目Q26は、質問項目Q25で有効な運転免許に関して「持っていなかった」を選択した者を対象として、無免許運転をした理由について、「公共交通機関が近くなかった」、「公共交通機関を利用できる時間帯ではなかった」、「事故を起こさなければ問題はなかった」、「無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた」、「同乗者に指示されたり頼まれたりした」及び「その他」の6項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-10図のとおりである。

いずれの群も、「事故を起こさなければ問題はなかった」の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた」の該当率が高かった。

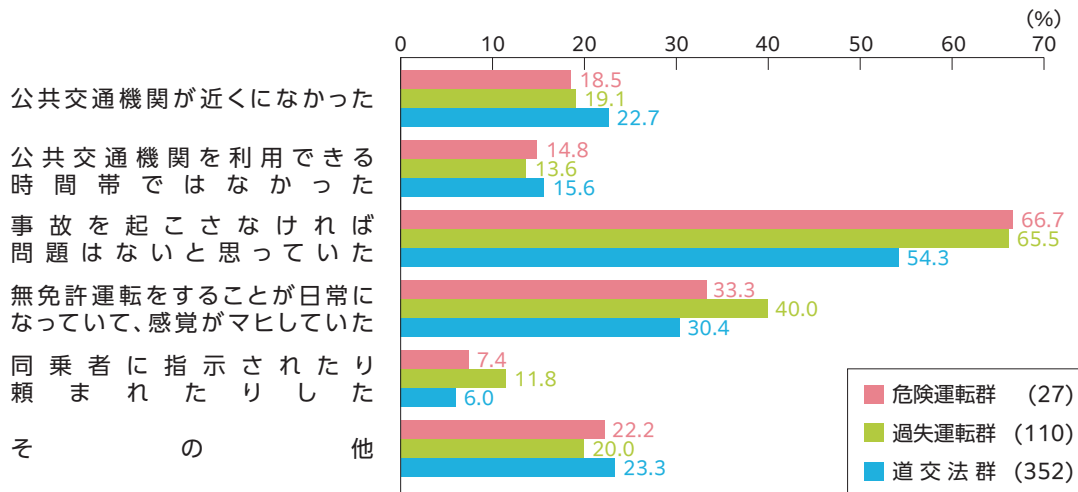
$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

なお、「その他」について、仕事や生活における運転の必要性を内容とするものが、過失運転群、

道交法群において、それぞれ2割程度を占めていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の無免許運転については、いずれの群も、事故を起こさなければ問題はないという考えや、無免許運転をすることが日常になっており、感覚がマヒしていたことが理由である場合が多いことが示された。

4-3-4-10 図 無免許運転をした理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、有効な運転免許を持っていなかった者に限る。  
 3 無免許運転をした理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ( )内は、実人員である。

## エ 飲酒運転をした理由

質問項目Q27は、今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をしていた場合の理由について、「飲酒運転はしていない」、「飲酒量が少なかったので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから」、「飲酒してから時間がたったので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから」、「警察には見つからないと思ったから」、「事故を起こさず運転できる自信があったから」、「飲酒運転に対する認識が甘かったから」、「飲酒をすると気が大きくなってしまうから」、「他の交通手段を使うのが面倒くさかったから」、「他の交通手段がなかったから」、「代行・タクシーはお金がかかるから」、「同乗者に指示されたり頼まれたりしたから」、「飲酒運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていたから」、「飲酒運転が悪いことだと思っていないから」、「周囲の人も飲酒運転をしていたから」及び「その他」の15項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。

「飲酒運転はしていない」を選択した者を除き、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-11図のとおりである。

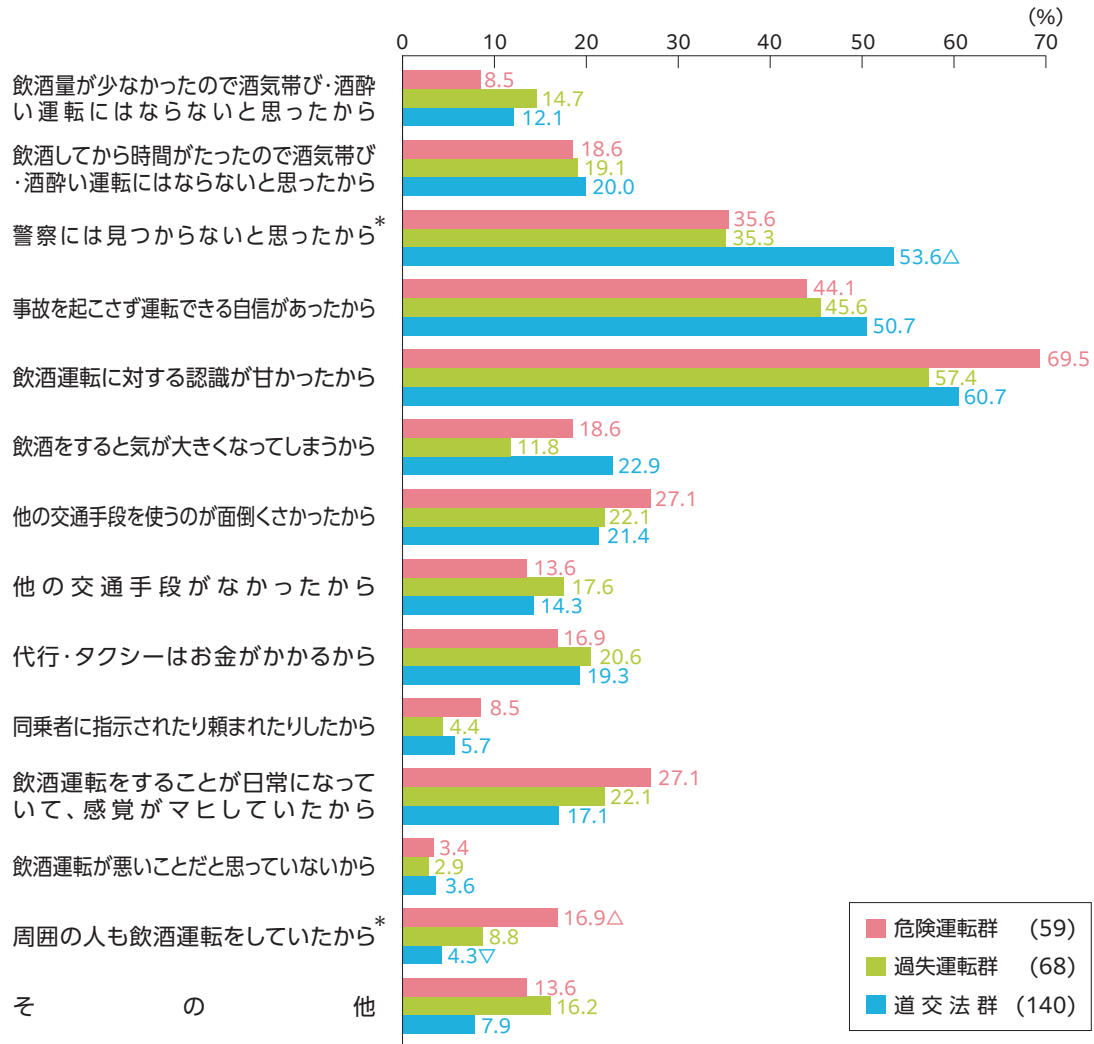
いずれの群も、「飲酒運転に対する認識が甘かったから」の該当率が最も高く、次いで、危険運転群及び過失運転群では、「事故を起こさず運転できる自信があったから」の該当率が高かったのに対し、道交法群では、「警察には見つからないと思ったから」の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「警察には見つからないと思ったから」及び「周囲の人も飲酒運転をしていたから」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「警察には見つからないと思ったから」( $\chi^2(2)=8.855$ 、 $p=.012$ )では、道交法群が有意に高く、「周囲の人も飲酒運転をしていたから」( $\chi^2(2)=8.845$ 、 $p=.012$ )では、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。

なお、「その他」について、飲酒の影響により当時の記憶がないことを内容とするものが、危険運転群では約1割、過失運転群では3割を下回り、道交法群では3割を超えていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪時の飲酒運転については、いずれの群も、飲酒運転に対する認識の甘さや、事故を起こさず運転できるという過信によるものが多いことが示された。また、3群で比べると、危険運転群では、周囲の人も飲酒運転をしていたので自身も飲酒運転をしたという者が多い傾向にあり、道交法群では、警察には見つからないという考えから飲酒運転をした者が多い傾向にあることが示された。

4-3-4-11 図 飲酒運転をした理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、飲酒運転をしていたと申告した者に限る。  
 3 飲酒運転をした理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( ) 内は、実人員である。

### オ ひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）をした理由

質問項目Q28は、今回の受刑に係る交通犯罪に、いわゆるひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）が含まれる場合の理由について、「今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）は含まれない」、「被害者が大したことはないと言ったから」、「被害者の被害程度が大したことはないと思ったから」、「事故を起こしたことが怖かったから」、「飲酒運転をしていたから」、「無免許運転をしていたから」、「逃走すればわからないと思ったから」、「事故を起こしたことが半信半疑だったから」、「事故を起こしたとの認識がまったくなかったから」及び「その他」の10項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。「今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）は含まれない」を選択した者を除き、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-12図のとおりである。

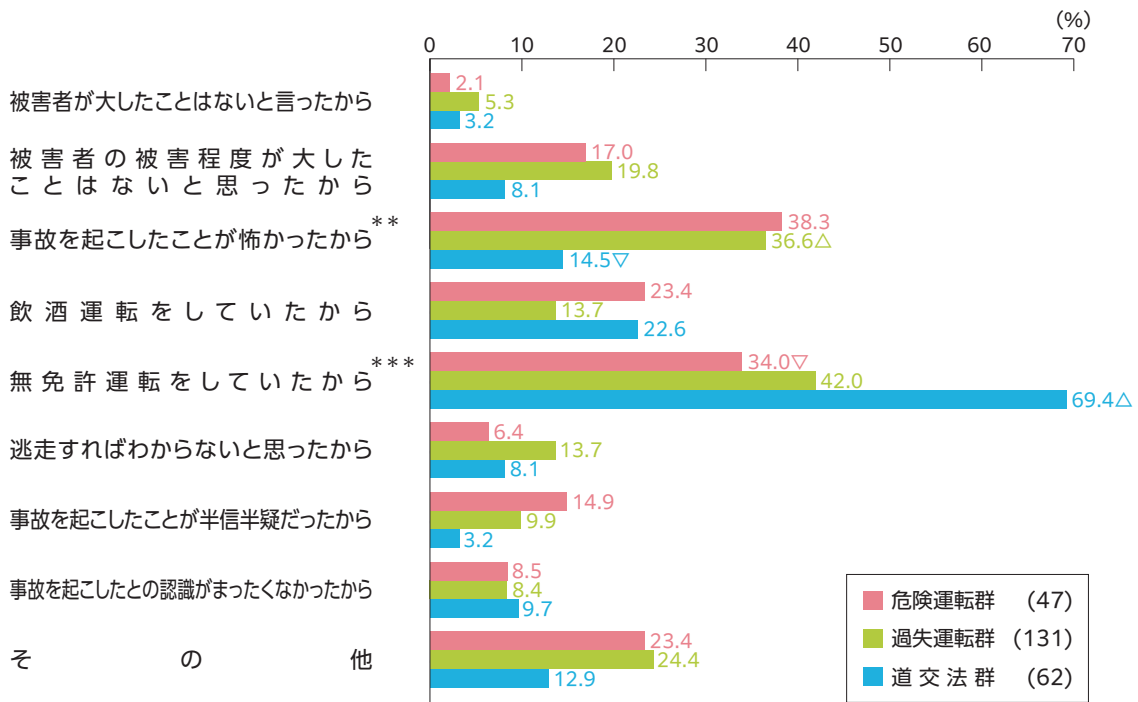
危険運転群では、「事故を起こしたことが怖かったから」（38.3%）の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転をしていたから」（34.0%）の該当率が高かった。過失運転群では、「無免許運転をしていたから」（42.0%）の該当率が最も高く、次いで、「事故を起こしたことが怖かったから」（36.6%）の該当率が高かった。道交法群では、「無免許運転をしていたから」の該当率が7割程度で最も高く、次いで、「飲酒運転をしていたから」（22.6%）の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「事故を起こしたことが怖かったから」及び「無免許運転をしていたから」の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「事故を起こしたことが怖かったから」（ $\chi^2(2)=10.940$ 、 $p=.004$ ）では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「無免許運転をしていたから」（ $\chi^2(2)=16.886$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、危険運転群が有意に低かった。

なお、「その他」について、覚醒剤等の薬物の所持又は使用を内容とするものが、危険運転群及び過失運転群でそれぞれ1割前後あった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪のうち、ひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）について、3群で比べると、過失運転群では、「事故を起こしたことが怖かったから」を理由とするものが多い傾向にあり、道交法群では、「無免許運転をしていたから」を理由とするものが多い傾向にあることが示された。

4-3-4-12 図 ひき逃げ・当て逃げをした理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪時、ひき逃げ・当て逃げをしたと申告した者に限る。  
 3 ひき逃げ・当て逃げをした理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( ) 内は、実人員である。

カ 前回の交通違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間

質問項目Q21は、今回の受刑に係る交通犯罪より前に交通違反で検挙された経験がある者を対象として、今回の受刑に係る交通犯罪の交通違反と過去の交通違反が同じである場合の、過去の違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間について、「半年以内」、「1年以内」、「2～3年以内」、「3年以上前」及び「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-13図のとおりである。

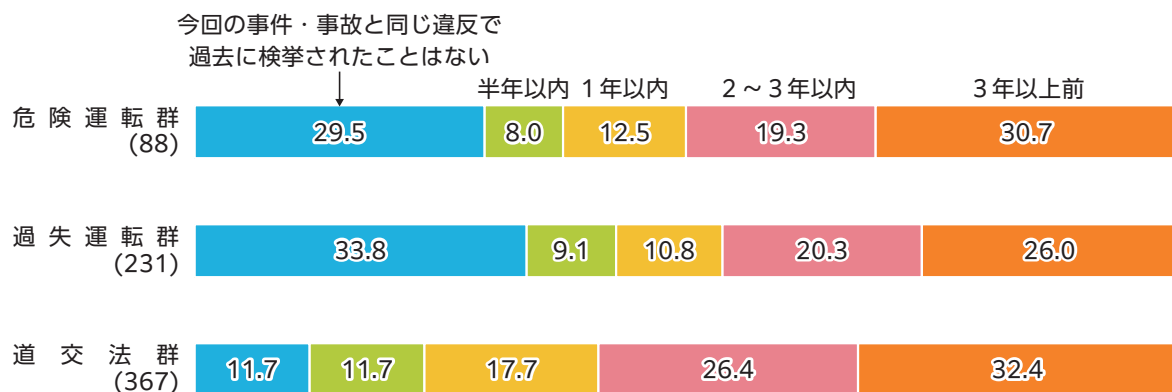
「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比は、危険運転群及び過失運転群では3割前後であるのに対し、道交法群では約1割であった。また、道交法群では、3年以内（「半年以内」、「1年以内」及び「2～3年以内」の構成比の合計）の構成比が5割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「今回の事件・

事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に高く、「1年以内」の構成比が有意に低く、道交法群は、「1年以内」及び「2～3年以内」の構成比が有意に高く、「今回の事件・事故と同じ違反で過去に検挙されたことはない」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では約7割、道交法群では約9割が、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反で過去に検挙されたことがあることが示された。また、道交法群は、他の群と比べて、3年以内の短い期間に同じ違反を繰り返す傾向にあることが示唆された。

4-3-4-13 図 前回の交通違反から今回の交通犯罪までの期間（罪名別）



$\chi^2(8)=46.637, p<.001$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 過去に交通違反によって警察に検挙されたと申告した者に限る。  
 3 前回の交通違反から今回の受刑に係る交通犯罪までの期間が不詳の者を除く。  
 4 ( )内は、実人員である。

#### (4) 今回の受刑に係る交通犯罪の原因

##### ア 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別）

質問項目Q31は、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「ハンドル、ブレーキ操作を誤った」、「速度を出しすぎていた」、「信号や一時停止標識を無視した」、「信号や一時停止標識を見落としたり」、「飲酒した状態で運転した」、「薬物（覚醒剤など使用が法律で禁止されたもの）を使用した状態で運転した」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」、「減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった」、「右・左折の方法が不適當だった」、「人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした」、「その他」、「自分の側に原因はなかった」及び「わからない」の14項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-4-14図のとおりである。

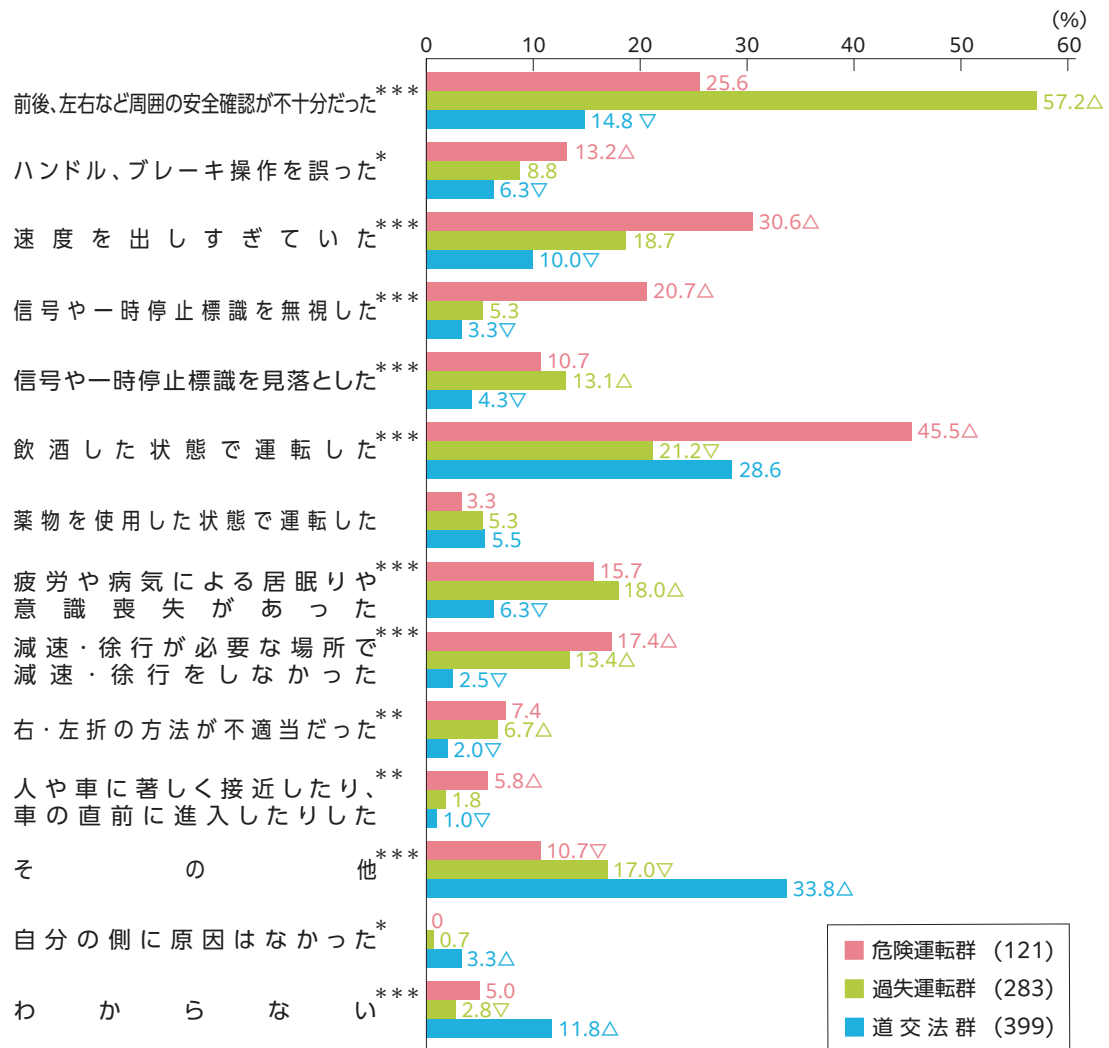
危険運転群では、「飲酒した状態で運転した」の該当率が40%台で最も高く、次いで、「速度を出しすぎていた」の該当率が30%台で高かった。過失運転群では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」の該当率が高かった。道交法群では、危険運転群及び過失運転群のように40%を超えるものはなく、「その他」を除くと、「飲酒した状態で運転した」の該当率が最も高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「薬物（覚醒剤など使用が法律で禁止されたもの）を使用した状態で運転した」を除いた13項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」（ $\chi^2(2)=140.793$ 、 $p<.001$ ）、「信号や一時停止標識を見落とした」（ $\chi^2(2)=17.890$ 、 $p<.001$ ）、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」（ $\chi^2(2)=23.982$ 、 $p<.001$ ）、「右・左折の方法が不適當だった」（ $\chi^2(2)=11.478$ 、 $p=.003$ ）では、過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「ハンドル、ブレーキ操作を誤った」（ $\chi^2(2)=6.177$ 、 $p=.046$ ）、「速度を出しすぎていた」（ $\chi^2(2)=30.982$ 、 $p<.001$ ）、「信号や一時停止標識を無視した」（ $\chi^2(2)=46.812$ 、 $p<.001$ ）、「人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした」（ $\chi^2(2)=10.989$ 、 $p=.004$ ）では、危険運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「飲酒した状態で運転した」（ $\chi^2(2)=24.458$ 、 $p<.001$ ）では、危険運転群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。「減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった」（ $\chi^2(2)=39.070$ 、 $p<.001$ ）では、危険運転群及び過失運転群が有意に高く、道交法群が有意に低かった。「その他」（ $\chi^2(2)=39.967$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、危険運転群及び過失運転群が有意に低かった。「自分の側に原因はなかった」（ $\chi^2(2)=8.592$ 、 $p=.014$ ）では、道交法群が有意に高かった。「わからない」（ $\chi^2(2)=20.317$ 、 $p<.001$ ）では、道交法群が有意に高く、過失運転群が有意に低かった。

なお、「その他」については、無免許運転を内容とするものが、危険運転群で約1割、過失運転群で約2割、道交法群で約3割を占めていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、3群で比べると、危険運転群では、飲酒運転や速度超過を原因とするものが多い傾向にあり、過失運転群では安全確認不十分を原因とするものが多い傾向にあることが示された。

4-3-4-14 図 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の原因が不詳の者を除く。  
 3 「薬物」は、覚醒剤など使用が法律で禁止されたものをいう。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 6  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

イ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（年齢層別）

今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、各項目の該当率を年齢層別に見ると、4-3-4-15図のとおりである。

「その他」を除く各項目について見ると、20歳未満では、「速度を出しすぎていた」の該当率が60%台で最も高く、次いで、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「信号や一時停止標識を無視した」及び「信号や一時停止標識を見落とした」の順であった。20～29歳では、「前

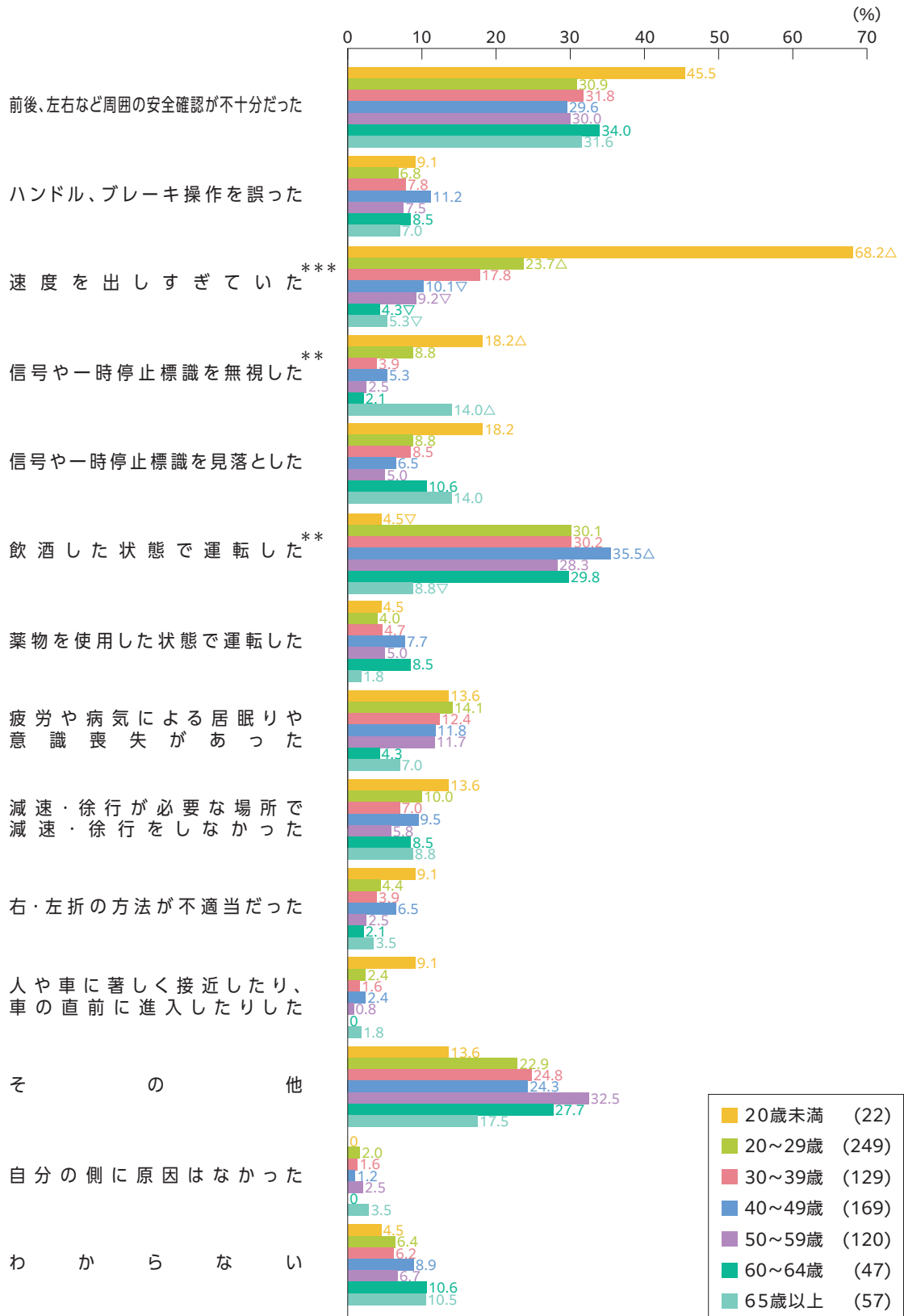
後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで「飲酒した状態で運転した」、「速度を出しすぎている」の順であった。30～39歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「速度を出し過ぎていた」の順であった。40～49歳では、「飲酒した状態で運転した」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」の順であった。50～59歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「疲労や病気による居眠りや意識喪失があった」の順であった。60～64歳では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「飲酒した状態で運転した」、「信号や一時停止標識を見落とした」及び「わからない」の順であった。65歳以上では、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の該当率が30%台で最も高く、次いで、「信号や一時停止標識を無視した」及び「信号や一時停止標識を見落とした」の順であった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「速度を出しすぎている」、「信号や一時停止標識を無視した」及び「飲酒した状態で運転した」の3項目で有意差が見られた。「速度を出しすぎている」( $\chi^2(6)=72.654$ ,  $p<.001$ )では、20歳未満及び20～29歳が有意に高く、40～49歳、50～59歳、60～64歳及び65歳以上で有意に低かった。「信号や一時停止標識を無視した」(Fisherの正確確率検定、 $p=.006$ )では、20歳未満及び65歳以上が有意に高かった。「飲酒した状態で運転した」( $\chi^2(6)=21.561$ ,  $p=.001$ )では、40～49歳が有意に高く、20歳未満及び65歳以上が有意に低かった。

なお、「その他」については、無免許運転を内容とするものが、65歳以上では約5割を占め、その他の年齢層でも2割を超えていた。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、各年齢層別に比べると、それぞれ、20歳未満及び20～29歳の若年層では、速度超過を原因とするものが多い傾向、40～49歳では、飲酒運転を原因とするものが多い傾向、65歳以上の高齢層では、信号や一時停止標識の無視を原因とするものが多い傾向にあり、年齢層によって交通犯罪の原因に異なる傾向があることが示唆された。

4-3-4-15 図 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 今回の受刑に係る交通犯罪の原因が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

## ウ 今回の受刑に係る交通犯罪の原因に対する具体的な理由

質問項目Q31で「自分の側に原因はなかった」又は「わからない」を除くいずれかの項目に当てはまると回答した者を対象に、Q31で回答した交通犯罪の原因について、それぞれの理由を自由記述により求めた。その際、例えば、「前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった」の項目に当てはまると回答した者に対しては、「急いでいた」などの例を記載するなど記載例の教示を行った。得られた回答は以下の手続を経て分析を行った。

自由記述で得られた回答について、Q31で選択した複数の項目についてまとめて一つの理由を記述しているもの及びどの項目についての理由か判然としないものが多数見られたことから、Q31で選択した項目ごとに自由記述の内容を分析することは困難であると判断し、Q31で選択した項目に関わらず、全ての自由記述をまとめて分類・分析することとした。

自由記述の分類は以下の手続により行った。まず、得られた自由記述890件（677人分）について、理由にならないもの（Q31で選択した項目と同じ内容の繰り返し、「特にない」等）を除外し、最終的な分析対象の記述を623件（512人分）とした。これらの記述について、本研究に従事する者2名が、KJ法（川喜多、1986）を援用して300件程度を抽出した後、その内容を12種類に分類して類型案を作成した。その上で、前記分類を行った者1名と、前記分類を行った者とは異なる研究従事者1名が、前記類型案に従い全ての記述を分類した。その結果、両者の分類の一致率は72.2%、カッパ係数は $k=.69$ となり、ある程度の一致率を得たと判断し、以降の分析では、前記類型案を回答の類型として用いることとした。なお、不一致だった項目については、分類に携わった3名により検討し、最終的な判定を行った。

回答の類型及び主な回答例は4-3-4-16表①、総数について各類型の度数及び構成比を見たものは4-3-4-16表②、罪名別に各類型の度数及び構成比を見たものは4-3-4-16表③のとおりである。記述を分析対象とした512人のうち、危険運転群は88人（危険運転群の72.1%）、過失運転群は194人（過失運転群の67.1%）、道交法群は230人（道交法群の54.1%）であった。なお、一つの記述につき、複数の類型に係る理由が含まれるものも見られたため、理由として計上された度数と記述の総数は一致しないことに留意が必要である。

総数について、各類型の構成比を見ると、「急いでいた」（19.2%）が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」（15.5%）、「交通ルールを軽視していた」（13.8%）の順であった。

罪名別に見ると、危険運転群では、「急いでいた」（20.5%）の構成比が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」（19.7%）、「交通ルールを軽視していた」（13.9%）の順であった。過失運転群では、「急いでいた」（19.8%）の構成比が最も高く、次いで、「運転以外の作業

をしていた」(12.3%)、「飲酒の影響を軽視していた」(11.2%)の順であった。道交法群では、「交通ルールを軽視していた」(21.4%)が最も高く、次いで、「飲酒の影響を軽視していた」及び「急いでいた」(いずれも17.9%)の構成比が高かった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「あえて危険な運転をした」が有意に高く、「運転せざるを得ない状況だった」が有意に低かった。過失運転群では、「疲労・体調不良等の影響を軽視していた」、「情緒不安定・集中力欠如」、「運転以外の作業をしていた」及び「人や他車の動きや危険の予測を怠った」が有意に高く、「飲酒の影響を軽視していた」、「あえて危険な運転をした」、「運転せざるを得ない状況だった」及び「交通ルールを軽視していた」が有意に低かった。道交法群では、「運転せざるを得ない状況だった」及び「交通ルールを軽視していた」が有意に高く、「疲労・体調不良等の影響を軽視していた」、「情緒不安定・集中力欠如」、「運転以外の作業をしていた」及び「人や他車の動きや危険の予測を怠った」が有意に低かった。

以上の結果から、全体としては、急いでいたこと、飲酒の影響及び交通ルールの軽視を理由とするものが多かった。罪名別に見ると、いずれも他の群と比較して、危険運転群では、故意に危険な運転をしたことを理由とするものが多く、道交法群では、代替の移動手段・運転手の不在等から、運転せざるを得ない状況だったことを理由とするものや、交通ルールの軽視が多いことが明らかとなった。過失運転群では、他の群と比較して、睡眠不足など体調不良等の影響を軽視したこと、携帯電話使用などの運転以外の作業をしていたこと、集中力の欠如、危険予測を怠ったこと等を理由とするものが多かった。

**4-3-4-16 表** 今回の受刑に係る交通犯罪の原因（罪名別・自由記述）

① 回答の類型一覧

類型	主な回答
飲酒の影響を軽視していた	飲酒してから時間が経っていたから 少ししか飲んでいないので大丈夫だと思った 飲酒した状態で運転しても事故は起こさないと考えた
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	自分の体力を過信していた いつも薬を飲んで運転していたから大丈夫だと思った 寝不足だった 視力が低下していた
あえて危険な運転をした	危険な運転を楽しんでいた スリルを求めている 速度を出すことが面白かった
逃げていた	警察に追われていた 他の車にあおられた 関わりを避けていた関係者から逃げていた
情緒不安定・集中力欠如	考え事をしていて イライラしていた ぼーっとしていた 道を間違えて焦っていた
急いでいた	早く家に帰りたかった 目的地に早く着きたいと思っていた 約束の時間に間に合わせたかった
運転せざるを得ない状況だった	運転代行がいなかった 終電がなかった 仕事でどうしても運転することが必要だった 運転を頼まれ断れなかった
道路・車両・天候等の外的要因	道が暗かった 以前と交通ルールが変わっていた 雨や雪で見通しが悪かった
運転以外の作業をしていた	携帯電話をいじっていた カーナビを使用していた タバコを吸おうとしていた
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	人がいないと思っていた 他の車は来ないと思っていた 飛び出してくると思わなかった
交通ルールを軽視していた	日常的に違反運転をしていた 違反運転をすることにマヒしていた ばれなければ大丈夫だと思った
その他	上記の類型に該当しないもの

② 総数

類型	総数〔647〕
飲酒の影響を軽視していた	100 (15.5)
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	40 (6.2)
あえて危険な運転をした	19 (2.9)
逃げていた	21 (3.2)
情緒不安定・集中力欠如	34 (5.3)
急いでいた	124 (19.2)
運転せざるを得ない状況だった	36 (5.6)
道路・車両・天候等の外的要因	53 (8.2)
運転以外の作業をしていた	47 (7.3)
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	39 (6.0)
交通ルールを軽視していた	89 (13.8)
その他	45 (7.0)

③ 罪名別

類型	総数〔647〕	危険運転群〔122〕	過失運転群〔268〕	道交法群〔257〕	統計値
飲酒の影響を軽視していた	100 (15.5)	24 (19.7)	▽ 30 (11.2)	46 (17.9)	$\chi^2(2)=6.559$ 、 $p=.038$
疲労・体調不良等の影響を軽視していた	40 (6.2)	8 (6.6)	△ 27 (10.1)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=14.983$ 、 $p=.001$
あえて危険な運転をした	19 (2.9)	△ 12 (9.8)	▽ 2 (0.7)	5 (1.9)	$\chi^2(2)=25.771$ 、 $p<.001$
逃げていた	21 (3.2)	5 (4.1)	7 (2.6)	9 (3.5)	$\chi^2(2)=0.679$ 、 $p=.712$
情緒不安定・集中力欠如	34 (5.3)	4 (3.3)	△ 25 (9.3)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=15.542$ 、 $p<.001$
急いでいた	124 (19.2)	25 (20.5)	53 (19.8)	46 (17.9)	$\chi^2(2)=0.469$ 、 $p=.791$
運転せざるを得ない状況だった	36 (5.6)	▽ 2 (1.6)	▽ 5 (1.9)	△ 29 (11.3)	$\chi^2(2)=26.555$ 、 $p<.001$
道路・車両・天候等の外的要因	53 (8.2)	5 (4.1)	29 (10.8)	19 (7.4)	$\chi^2(2)=5.399$ 、 $p=.067$
運転以外の作業をしていた	47 (7.3)	4 (3.3)	△ 33 (12.3)	▽ 10 (3.9)	$\chi^2(2)=17.360$ 、 $p<.001$
人や他車の動き及び危険の予測を怠った	39 (6.0)	6 (4.9)	△ 28 (10.4)	▽ 5 (1.9)	$\chi^2(2)=17.069$ 、 $p<.001$
交通ルールを軽視していた	89 (13.8)	17 (13.9)	▽ 17 (6.3)	△ 55 (21.4)	$\chi^2(2)=25.077$ 、 $p<.001$
その他	45 (7.0)	10 (8.2)	12 (4.5)	23 (8.9)	$\chi^2(2)=4.412$ 、 $p=.110$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 自由記述により、「総数」は、類型化した理由の総数である。

3 今回の受刑に係る交通犯罪の原因において、「自分の側に原因はなかった」及び「わからない」を除くいずれかの項目に回答した者に限り、今回の受刑に係る交通犯罪の原因についての自由記述が不詳の者を除く。

4 ( )内は、理由の総数又は分析対象者の群別の理由の総数における構成比であり、[ ]内は、総数又は分析対象者の群別の理由の総数である。

5 ③について、 $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

(5) 今回の受刑に係る交通犯罪の認否・判決に対する認識

ア 捜査・公判における認否

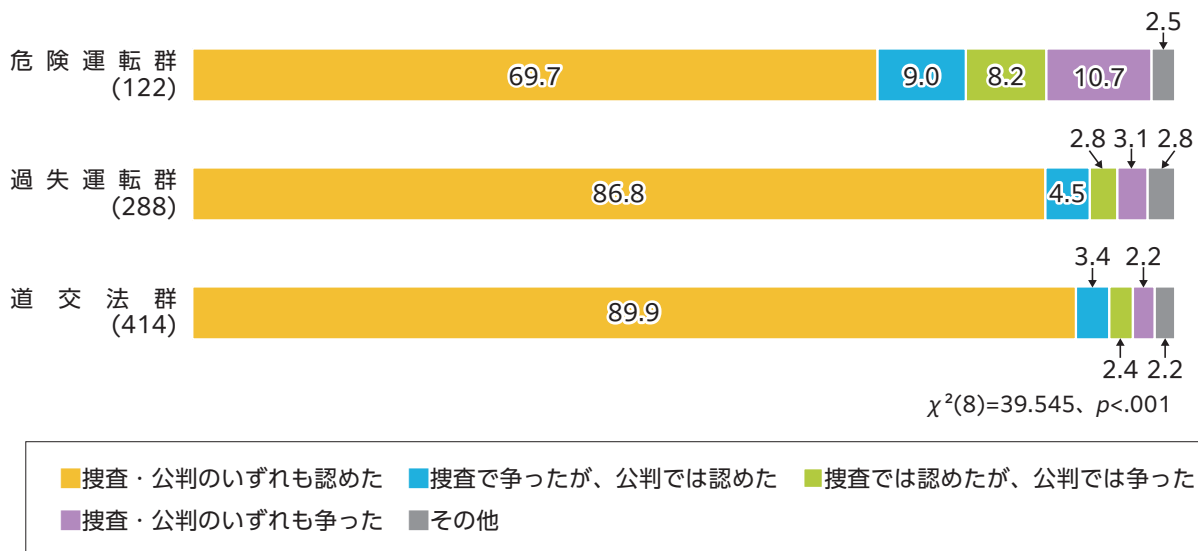
質問項目Q32は、今回の受刑に係る交通犯罪について、捜査・公判の各段階で事実関係を争っていたかについて、「捜査・公判のいずれも認めた」、「捜査で争ったが、公判では認めた」、「捜査では認めたが、公判では争った」、「捜査・公判のいずれも争った」及び「その他」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-17図のとおりである。

いずれの群も、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が最も高く、過失運転群及び道交法群では8割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「捜査で争ったが、公判では認めた」、「捜査では認めたが、公判では争った」及び「捜査・公判のいずれも争った」の構成比が有意に高く、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が有意に低く、道交法群では、「捜査・公判のいずれも認めた」の構成比が有意に高く、「捜査・公判のいずれも争った」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、3群で比べると、危険運転群では、捜査・公判のいずれかで認否を争う者が多い傾向にあることが示唆された。

4-3-4-17 図 捜査・公判における認否（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 捜査・公判における認否が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## イ 判決に対する認識

質問項目Q33は、今回の受刑に係る交通犯罪に対する判決の重さについて、「重い」、「妥当」及び「軽い」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-4-18図のとおりである。

いずれの群も、「妥当」の構成比が最も高く、過失運転群及び道交法群では6割を超えていた。危険運転群では、「軽い」の構成比が2割を超えているのに対し、道交法群では1割を下回っていたほか、道交法群の「重い」の構成比は約3割であった。

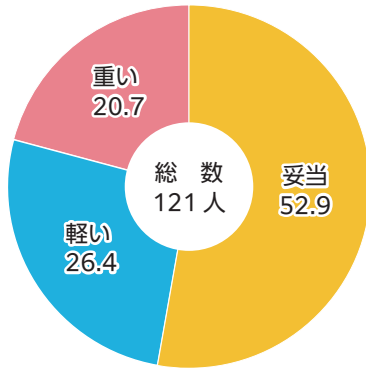
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「軽い」が有意に高く、「妥当」が有意に低く、過失運転群では、「軽い」が有意に高く、道交法群では、「重い」が有意に高く、「軽い」が有意に低かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪に対する判決について、3群で比べると、危険運転群及び過失運転群では、軽いと捉える者が多い傾向にあるのに対し、道交法群では、重いと捉える者が多い傾向にあることが示された。

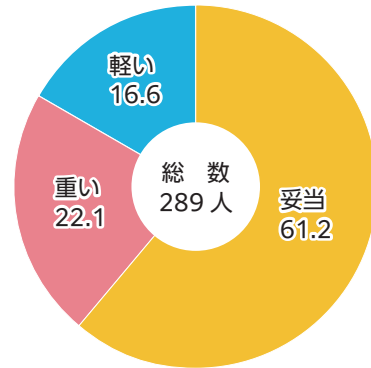
なお、本結果は、法務総合研究所1993年調査において、道路交通法違反の受刑者は、交通関係の業務上（重）過失致死傷の受刑者と比べて、今回の量刑を重いと捉える有意傾向があったことと軌を一にしている。ただし、法務総合研究所1993年調査の業務上（重）過失致死傷の受刑者と本調査の過失運転群とは対象とする罪名やその構成要件等が異なること、調査対象者の年齢層及び質問項目の設定の仕方に違いがあることに留意が必要である。

4-3-4-18 図 判決に対する認識（罪名別）

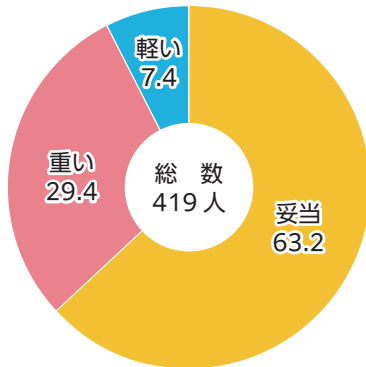
① 危険運転群



② 過失運転群



③ 道交法群



$\chi^2(4)=35.340, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決に対する認識が不詳の者を除く。

## 5 被害者等への対応

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪における被害者の状況や被害者等への対応等について見ることとし、分析対象者のうち、被害者が存在する、危険運転群と過失運転群の2群を比較する。

### (1) 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所

ア 質問項目Q34(1)は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所について、「高速道路(高速自動車国道、自動車専用道路)」、「交差点(信号機などの交通整理あり)」、「交差点(信号機などの交通整理なし)」、「横断歩道(交差点を除く)」、「路側帯・歩道の設けられた道路」、「路側帯・歩道の設けられていない道路」、「駐車場」及び「その他」の8項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-1図①のとおりである。

危険運転群、過失運転群ともに「交差点(信号機などの交通整理あり)」(それぞれ42.5%、36.2%)の構成比が最も高く、次いで、「路側帯・歩道の設けられた道路」(それぞれ25.8%、19.6%)の構成比が高かった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、過失運転群では、「交差点(信号機などの交通整理なし)」の構成比が有意に高かった。

イ 質問項目Q34(2)は、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況について、「特に気になることはなかった」、「道路が狭い」、「急カーブが多い」、「交通量が多い」、「人通りが多い」、「車や自転車の走るスピードが速い」、「歩道がない又は狭く、歩行者との距離が近い」、「路上に車が停車していて通りにくい」、「見通しが悪い」及び「その他」の10項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-1図②のとおりである。

危険運転群、過失運転群ともに「特に気になることはなかった」の該当率が4割を超えて最も高く、次いで、「交通量が多い」(それぞれ22.5%、21.2%)の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「急カーブが多い」( $p=.009$ )及び「路上に車が停車していて通りにくい」( $p=.036$ )の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「急カーブが多い」は、危険運転群が有意に高く、「路上に車が停車していて通りにくい」は、過失運転群が有意に高かった。

なお、「その他」では、街灯が少なかった、深夜で暗かったなど、周囲の暗さに言及した者が、危険運転群では1割を超え、過失運転群では3分の1程度を占めていた。

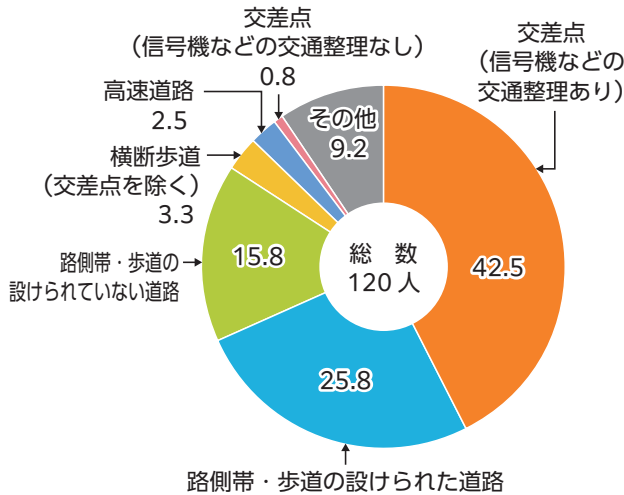
ウ 以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所について、全体では、信号などの交通整理のある交差点の構成比が最も高いものの、過失運転群は、危険運転群に比べて、交通整理のな

い交差点が多かったことに加え、危険運転群は急カーブが多い場所、過失運転群は路上駐車等で通行しにくい場所における交通犯罪が多い傾向にあるという特徴が示された。

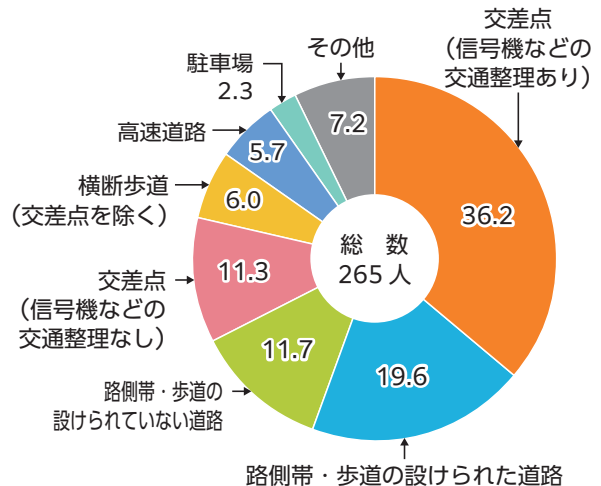
4-3-5-1 図 今回の交通犯罪を起こした場所及び状況（罪名別）

① 今回の交通犯罪を起こした場所

ア 危険運転群

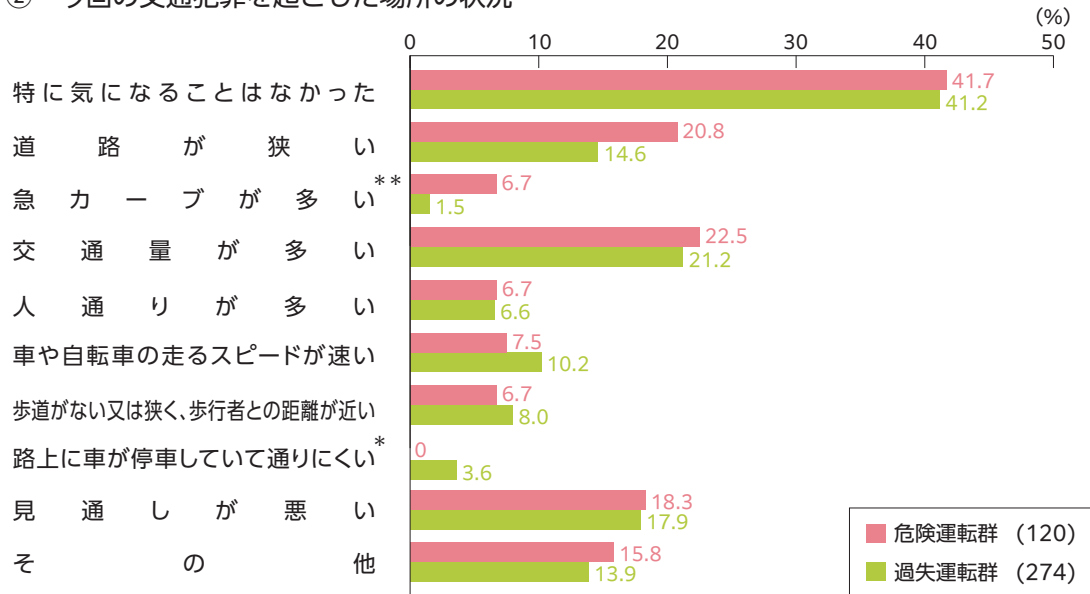


イ 過失運転群



$\chi^2(7)=20.766, p=.004$

② 今回の交通犯罪を起こした場所の状況



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の交通犯罪を起こした場所及び場所の状況が不詳の者を除く。  
 3 ②は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 ②の\*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値はFisherの正確有意確率である。  
 5 ( )内は、実人員である。

## (2) 被害者の状況

### ア 被害者の人数

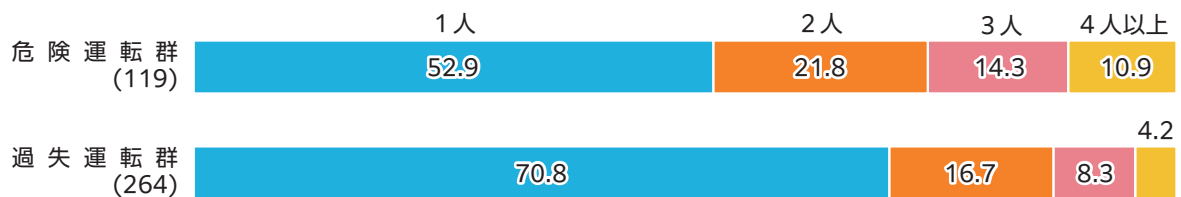
質問項目Q34(3)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の人数を回答するよう求めた。被害者の人数の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-2図のとおりである。

危険運転群では、「1人」の構成比が5割程度にとどまり、「2人」の構成比が2割を、「3人」及び「4人以上」の構成比がそれぞれ1割を超えていた。過失運転群では、「1人」の構成比が7割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「4人以上」の構成比が有意に高く、過失運転群では、「1人」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群では5割程度、過失運転群では3割程度が、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の人数が2人以上であったことに加え、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の人数が多い傾向にあることが示された。

4-3-5-2図 被害者の人数(罪名別)



$\chi^2(3)=14.060$ 、 $p=.003$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の人数が不詳の者を除く。  
 3 ( )内は、実人員である。

### イ 被害者の状況

質問項目Q34(7)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の状況について、「横断歩道上を横断中」、「路側帯、歩道又は安全地帯を歩行中」、「その他歩行中(上記二つを除く)」、「自転車運転中」、「自動二輪車・原動機付自転車運転中」、「自動車運転中」、「あなたの自動車などに同乗中」、「相手の自動車などに同乗中」及び「その他」の9項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-3図のとおりである。

危険運転群では、「自動車運転中」の該当率が4割を超えて最も高く、次いで、「加害者の自動車などに同乗中」(15.0%)の該当率が高かった。過失運転群では、「自動車運転中」の該当率が4

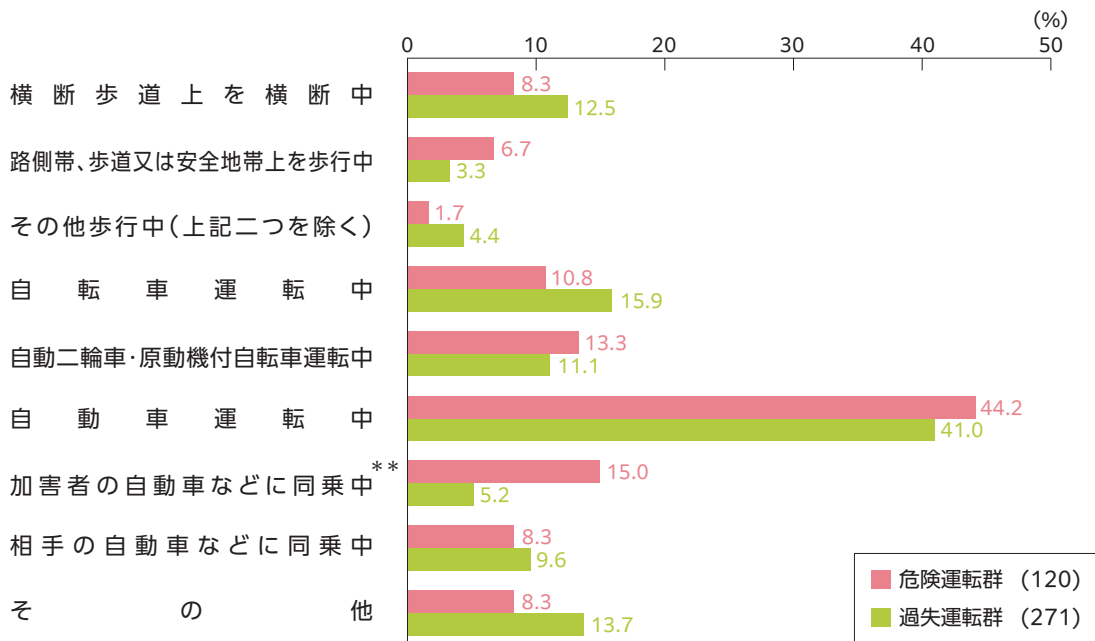
割を超えて最も高く、次いで、「自転車運転中」（15.9%）の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「加害者の自動車などに同乗中」（ $p=.002$ ）の1項目で有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

なお、「その他」では、過失運転群において、被害者が泥酔するなどして路上で寝ていたとするものがあった。

以上の結果から、危険運転群、過失運転群とも、自動車運転中の被害者が最も多いことに加え、危険運転群は、過失運転群と比べて、加害者の自動車などに同乗中の被害者が多い傾向にあることが示された。

#### 4-3-5-3 図 被害者の状況（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の状況が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値はFisherの正確有意確率である。  
 5 ( )内は、実人員である。

#### ウ 被害者との関係

質問項目Q34（4）は、分析対象者から見た、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の立場について、「面識なし」、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」、「親」、「子」、「それ以外の親族」、「交際相手」、「友人・知人」、「職場関係者」及び「その他」の9項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。このうち、「配偶者

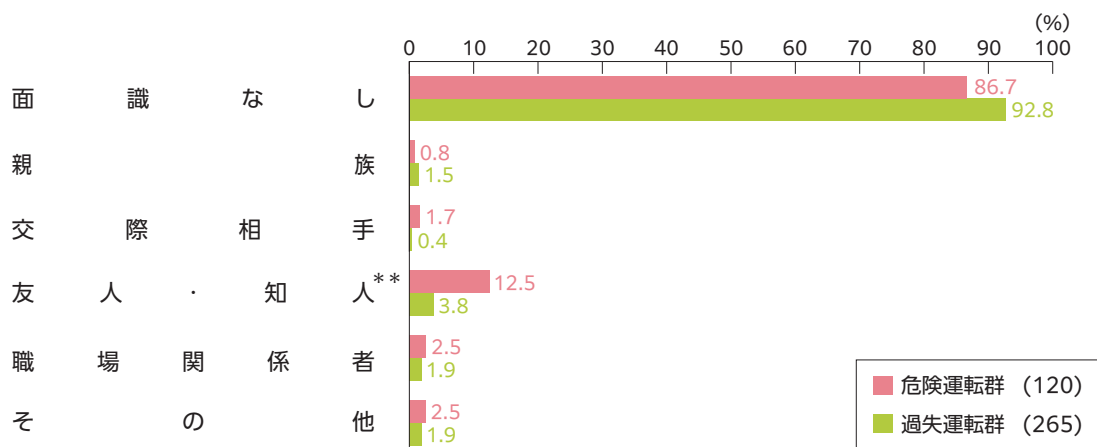
(内縁関係や事実婚を含む)」、「親」、「子」、「それ以外の親族」のいずれかに該当した者を「親族」に統合した上で、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-4図のとおりである。

危険運転群、過失運転群とも、「面識なし」の該当率が8割を超えて最も高かった。また、危険運転群では、「友人・知人」の該当率が1割を超えていた。

Fisherの正確確率検定の結果、「友人・知人」( $p=.003$ )の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群、過失運転群とも、被害者と面識のない者が8割を超えていたことに加え、面識がある場合を見ると、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者が友人・知人であることが多い傾向にあることが示された。

4-3-5-4図 被害者との関係 (罪名別)



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者との関係が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 4 「親族」は、「配偶者(内縁関係や事実婚を含む)」、「親」、「子」又は「それ以外の親族」のいずれかに該当した者の比率である。  
 5 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値はFisherの正確有意確率である。  
 6 ( )内は、実人員である。

## Ⅰ 被害者の被害の程度

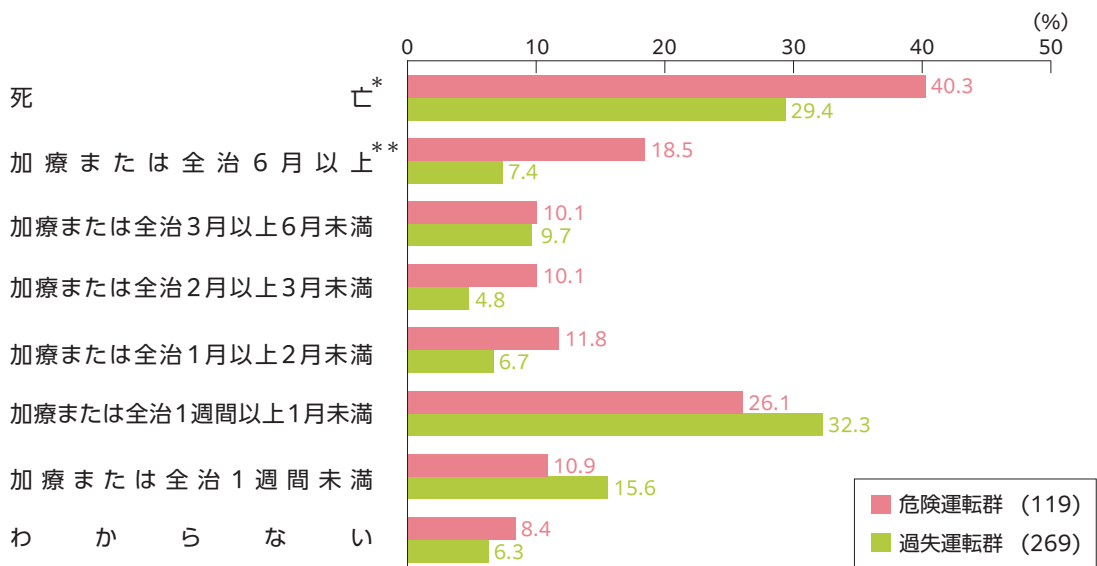
質問項目Q34(5)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度について、「死亡」、「加療または全治6月以上」、「加療または全治3月以上6月未満」、「加療または全治2月以上3月未満」、「加療または全治1月以上2月未満」、「加療または全治1週間以上1月未満」、「加療または全治1週間未満」及び「わからない」の8項目のうち該当するものを選択(被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択)するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-5図のとおりである。

危険運転群では、「死亡」の該当率が4割程度で最も高く、次いで、「加療または全治1週間以上1月未満」(26.1%)の該当率が高かった。また、「加療または全治6月以上」も2割弱が該当していた。過失運転群では、「加療または全治1週間以上1月未満」(32.3%)の該当率が3割程度で最も高く、次いで、「死亡」(29.4%)の該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、「死亡」( $p=.036$ )及び「加療または全治6月以上」( $p=.002$ )の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、いずれの項目でも危険運転群が有意に高かった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度について、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあることが示された。

4-3-5-5 図 被害者の被害の程度 (罪名別)



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の被害の程度が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 4 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値はFisherの正確有意確率である。  
 5 ( )内は、実人員である。

オ 被害者の後遺症の有無

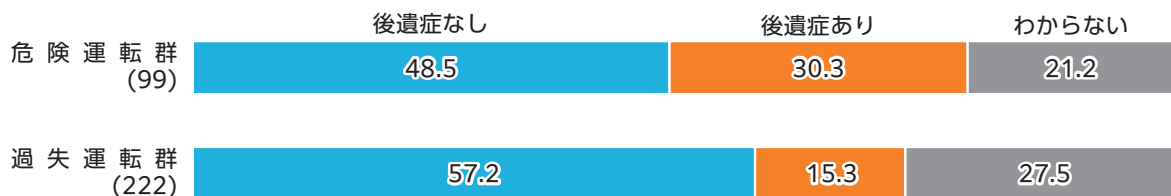
質問項目Q34(6)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の後遺症の有無について、「後遺症あり」、「後遺症なし」及び「わからない」の3項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。被害者が複数いる場合は、一人でも後遺症があれば、「後遺症あり」を選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-6図のとおりである。

危険運転群では、「後遺症なし」の構成比が5割程度にとどまり、「後遺症あり」の構成比が3割を超えた。過失運転群では、「後遺症なし」の構成比が6割弱を占め、「後遺症あり」の構成比は2割未満であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群では、「後遺症あり」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者に後遺症があることが多い傾向にあることが示された。

**4-3-5-6 図 被害者の後遺症の有無（罪名別）**



$\chi^2(2)=9.722, p=.008$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の後遺症の有無が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

### (3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度

質問項目Q34（8）は、分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識について、「まったくない」、「あまりない」、「半分くらいある」、「それなりにある」及び「全面的にある」の5項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-7図のとおりである。

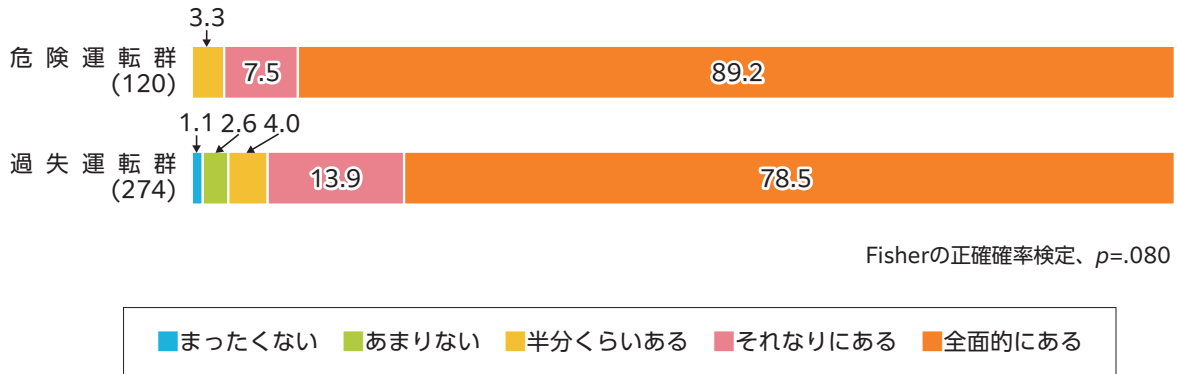
危険運転群では、「全面的にある」の構成比が9割弱を占めて最も高く、次いで、「それなりにある」（7.5%）の構成比が高く、「まったくない」又は「あまりない」を選択した者はいなかった。過失運転群では、「全面的にある」の構成比が最も高いものの8割に満たず、次いで、「それなりにある」（13.9%）の構成比が高く、「まったくない」と「あまりない」を合わせた構成比は3.6%であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪に係る分析対象者の責任（過失）の程度については、危険運転群、過失運転群とも「全面的にある」の構成比がそれぞれ9割弱、8割弱と高い一方で、過

失運転群では、自身の責任（過失）が「まったくない」又は「あまりない」と認識する者もいることが示された。

4-3-5-7図 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度の認識（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

#### (4) 自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況

##### ア 自動車保険の加入状況

質問項目Q34（9）は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車保険（自動車共済を含む。以下この章において同じ。）の加入状況について、「対人無制限の任意保険に加入していた」、「対人限度額がある任意保険に加入していた」、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」、「勤務先が保険に加入していた」及び「わからない」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-8図のとおりである。

危険運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が5割を超えて最も高く、次いで、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」（23.1％）の構成比が高かった。過失運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が最も高いものの4割に満たず、次いで、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」（25.2％）の構成比が高く、「勤務先が保険に加入していた」及び「わからない」の構成比がそれぞれ1割を超えていた。

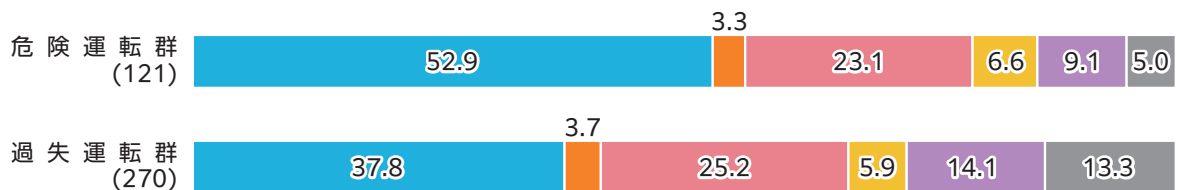
$\chi^2$ 検定の結果、有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に高く、過失運転群では「わからない」の構成比が有意に高か

った。

なお、一般的な任意保険の加入率及び対人無制限の任意保険の加入状況を見ると、令和6年3月末時点における任意自動車保険の対人賠償の普及率（保有車両数に占める対人賠償の有効契約台数をいい、原動機付自転車を除く。）は、75.5%であり、令和5年度における対人賠償責任保険の新規契約台数（自動車運転者損害賠償責任保険（ドライバー保険）契約、販売用・修理工場等受託車、特殊な用途・使用方法の自動車の保険契約及び特殊な契約条件による保険契約を除く。）のうち保険金額が無制限であった割合は、99.6%であった（損害保険料率算出機構「2024年度（2023年度統計）自動車保険の概況」による。）。

以上の結果から、危険運転群及び過失運転群では、対人無制限の任意保険に加入していた者の構成比がそれぞれ5割程度及び4割弱と一般的な加入率に比べて低いことが示唆され、さらに、過失運転群では、自身が運転していた自動車等の保険の加入状況が「わからない」とする者も1割以上いることが示された。

#### 4-3-5-8 図 自動車保険の加入状況（罪名別）



$\chi^2(5)=11.851$ 、 $p=.037$



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 自動車保険の加入状況が不詳の者を除く。  
 3 ( )内は、実人員である。

### イ 損害賠償金の支払状況（罪名別）

#### (ア) 支払状況

質問項目Q34 (10)は、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金の支払状況について、「全額賠償した」、「一部賠償した」、「賠償していない」及び「わからない」の4項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。各項目

の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-9図①のとおりである。

危険運転群では、「全額賠償した」の該当率が5割を超え、「一部賠償した」及び「賠償していない」の該当率がそれぞれ2割に満たなかった。過失運転群では、「全額賠償した」の該当率が4割強を占め、「一部賠償した」及び「賠償していない」の該当率が、それぞれ2割を超えた。

Fisherの正確確率検定の結果、「全額賠償した」( $p=.049$ )の1項目で有意差が見られ、調整済み残差を見ると、危険運転群が有意に高かった。

#### (イ) 支払方法

質問項目Q34(11)は、前記(ア)で「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払方法について、「自分の資産(作業報奨金以外の領置金を含む)で支払った」、「加入していた保険で支払った」、「家族の資産で支払った」、「借金をして支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の6項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-9図②のとおりである。

危険運転群では、「加入していた保険で支払った」の該当率が7割を超えて最も高く、次いで、「その他」(12.5%)の構成比が高かった。過失運転群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が6割程度を占め、「自分の資産(作業報奨金以外の領置金を含む)で支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の構成比がそれぞれ1割程度であった。

$\chi^2$ 検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

なお、「その他」は、損害賠償金の支払方法の「その他」以外の項目を組み合わせたものが4割程度を占めていたことに加え、車の持ち主が支払ったとするものが1割程度あった。

#### (ウ) 支払見込み

質問項目Q34(12)は、前記(ア)で「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払見込みについて、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「家族の資産で全額賠償できる見込み」、「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」、「全額賠償できる見込みはない」及び「わからない」の7項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-5-9図③のとおりである。

危険運転群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」(32.6%)の構成比が最も高く、次いで、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」(21.7%)の構成比が高かった。また、「全額賠償できる見込みはない」の構成比は、15.2%を占めていた。過失運

転群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」（26.3％）の構成比が最も高く、次いで、「全額賠償できる見込みはない」（22.0％）の構成比が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

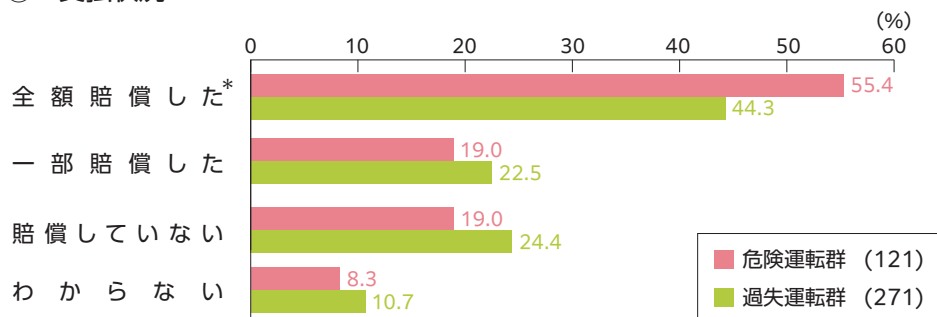
なお、「全額賠償できる見込みはない」と回答した者に対し、その理由について回答を求めたところ、自分に預貯金がないことに言及をしたものが3分の2程度を占めていた。

#### （エ）小括

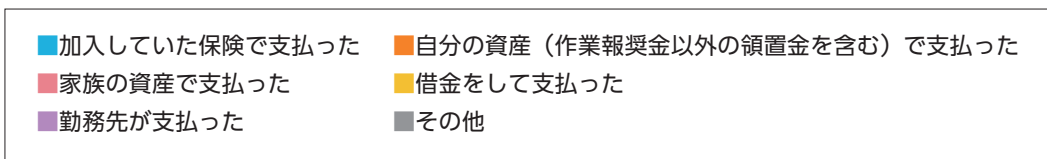
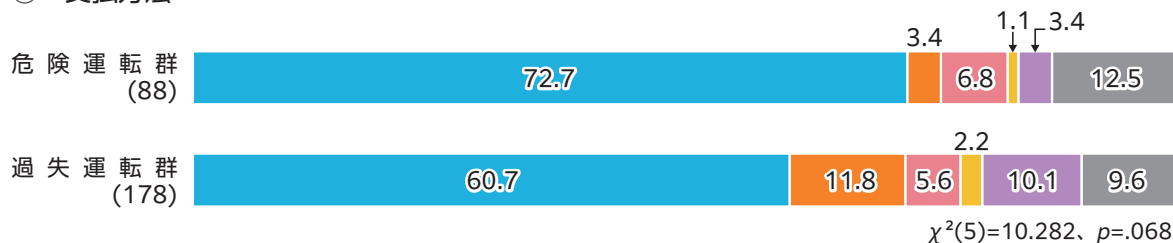
以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金については、危険運転群は、過失運転群と比べて、全額賠償した者が多い傾向にあることが示された。また、全額又は一部賠償した者の損害賠償金の支払方法については、危険運転群、過失運転群とも、「加入していた保険で支払った」の構成比が6割を超えることが示された。一部賠償した又は賠償していない者の損害賠償金の支払見込みについては、危険運転群、過失運転群とも、加入していた自動車保険で全額賠償できる見込みのある者がそれぞれ3割、2割を超えて最も高いものの、全額賠償できる見込みはない者もそれぞれ1割以上を占めることが示された。

4-3-5-9 図 損害賠償金の支払状況（罪名別）

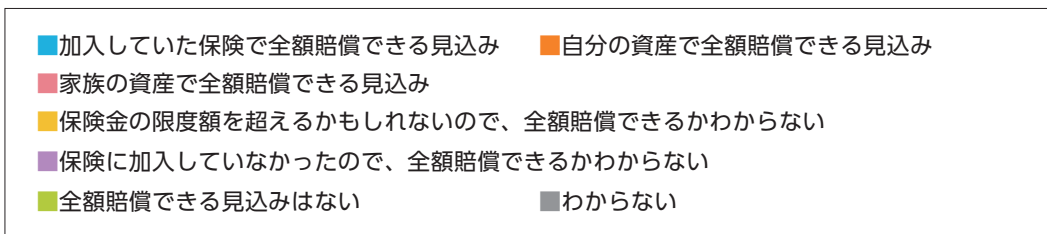
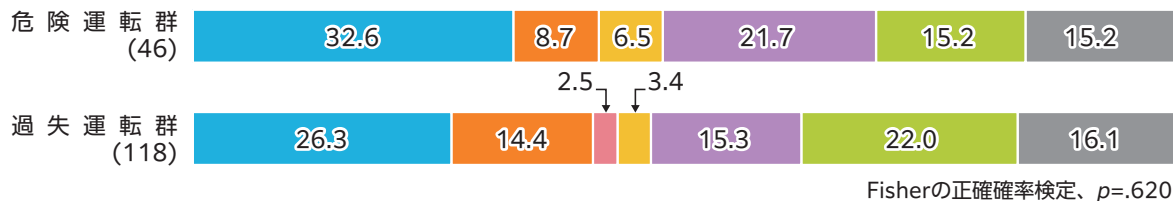
① 支払状況



② 支払方法



③ 支払見込み



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。  
 3 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。  
 5 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。  
 6 ①の\*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値はFisherの正確有意確率である。  
 7 ( )内は、実人員である。

## ウ 損害賠償金の支払状況（加入状況別）

自動車保険の加入状況の違いによる損害賠償金の支払状況等について分析するため、質問項目Q34（9）において、「対人無制限の任意保険に加入していた」又は「対人限度額がある任意保険に加入していた」と回答した者を「任意保険群」（以下本節において同じ。）、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」と回答した者を「自賠責保険群」（以下本節において同じ。）、「勤務先が保険に加入していた」と回答した者を「勤務先保険群」（以下本節において同じ。）、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」と回答した者を「無保険群」（以下本節において同じ。）、「わからない」と回答した者を「保険加入不詳群」（以下本節において同じ。）として、損害賠償金の支払状況等について、任意保険群、自賠責保険群、勤務先保険群、無保険群及び保険加入不詳群の5群で比較する。

### （ア）支払状況

質問項目Q34（10）について、各項目の該当率を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図①のとおりである。

任意保険群では、「全額賠償した」の該当率が6割を超えて最も高く、次いで、「一部賠償した」（20.8%）の該当率が高かった。自賠責保険群では、「賠償していない」の該当率が4割弱で最も高く、次いで、「一部賠償した」（29.5%）、「全額賠償した」（26.3%）の順であった。勤務先保険群では、「全額賠償した」の該当率が6割を超えて最も高く、次いで、「わからない」（20.8%）の該当率が高かった。無保険群では、「賠償していない」の該当率が6割弱で最も高く、次いで、「一部賠償した」（29.2%）の該当率が高かった。保険加入不詳群では、「賠償していない」の該当率が4割弱で最も高く、次いで、「わからない」（28.6%）の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、全ての項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「全額賠償した」（ $\chi^2(4)=64.945$ 、 $p<.001$ ）では、任意保険群及び勤務先保険群が有意に高く、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群が有意に低かった。「一部賠償した」（ $\chi^2(4)=10.429$ 、 $p=.034$ ）では、自賠責保険群が有意に高かった。「賠償していない」（ $\chi^2(4)=55.328$ 、 $p<.001$ ）では、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群が有意に高く、任意保険群及び勤務先保険群が有意に低かった。「わからない」（Fisherの正確確率検定、 $p<.001$ ）では、勤務先保険群及び保険加入不詳群が有意に高く、任意保険群が有意に低かった。

### （イ）支払方法

質問項目Q34（11）について、各項目の構成比を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図②のとおりである。

任意保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が8割を超えて最も高かった。自賠責保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が4割を超えて最も高く、次いで、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」（26.4%）の構成比が高かった。勤務先保険群では、「勤務先が支払った」（45.7%）の構成比が最も高く、次いで、「加入していた保険で支払った」（34.3%）の構成比が高かった。無保険群では、「家族の資産で支払った」及び「その他」の構成比がそれぞれ3割程度で最も高かった。保険加入不詳群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が3割を超えて最も高かったが、保険加入不詳群でありながらこのような回答をしている者が一定数いることについては留意する必要がある。

モンテカルロ法の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、任意保険群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に高く、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」、「家族の資産で支払った」、「勤務先が支払った」及び「その他」の構成比が有意に低かった。自賠責保険群では、「自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った」及び「家族の資産で支払った」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」及び「勤務先が支払った」の構成比が有意に低かった。勤務先保険群では、「勤務先が支払った」の構成比が有意に高く、「自分の資産で支払った」及び「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。無保険群では、「家族の資産で支払った」、「借金をして支払った」及び「その他」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。保険加入不詳群では、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。

また、無保険群の「その他」では、「被害者側が国の制度を利用した」等、被害者側による支払制度の利用や保険利用に言及するものがあつた。

なお、本図を見るに当たっては、無保険群の実人員が9人と少数であることに留意する必要がある。

#### （ウ）支払見込み

質問項目Q34（12）について、各項目の構成比を自動車保険の加入状況別に見ると、4-3-5-10図③のとおりである。

任意保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が7割を超えて最も高かった。自賠責保険群では、「保険に加入していなかったので、全額賠償できるかわからない」（31.7%）の構成比が最も高く、次いで、「自分の資産で全額賠償できる見込み」（21.7%）、「全額賠償できる見込みはない」（20.0%）の順であつた。勤務先保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」及び「わからない」の構成比がそれぞれ3割で高かった。無保険群及び

保険加入不詳群では、「全額賠償できる見込みはない」の構成比がそれぞれ3割を超えて最も高かった。

モンテカルロ法の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、任意保険群では、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に高く、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」及び「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に低かった。自賠責保険群では、「自分の資産で全額賠償できる見込み」、「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」及び「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。無保険群では、「わからない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。保険加入不詳群では、「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。

なお、本図を見るに当たっては、勤務先保険群の実人員が10人と少数であることに留意する必要がある。

### (工) 小括

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪の被害者に対する損害賠償金の支払状況を保険の加入状況別に見ると、任意保険群及び勤務先保険群では、全額賠償した者が6割を超える一方、自賠責保険群では3割に満たず、また、無保険群では1割程度であり、任意保険又は勤務先の保険に加入している場合に、被害者に対して全額の損害賠償がなされやすい傾向にあることが示唆された。

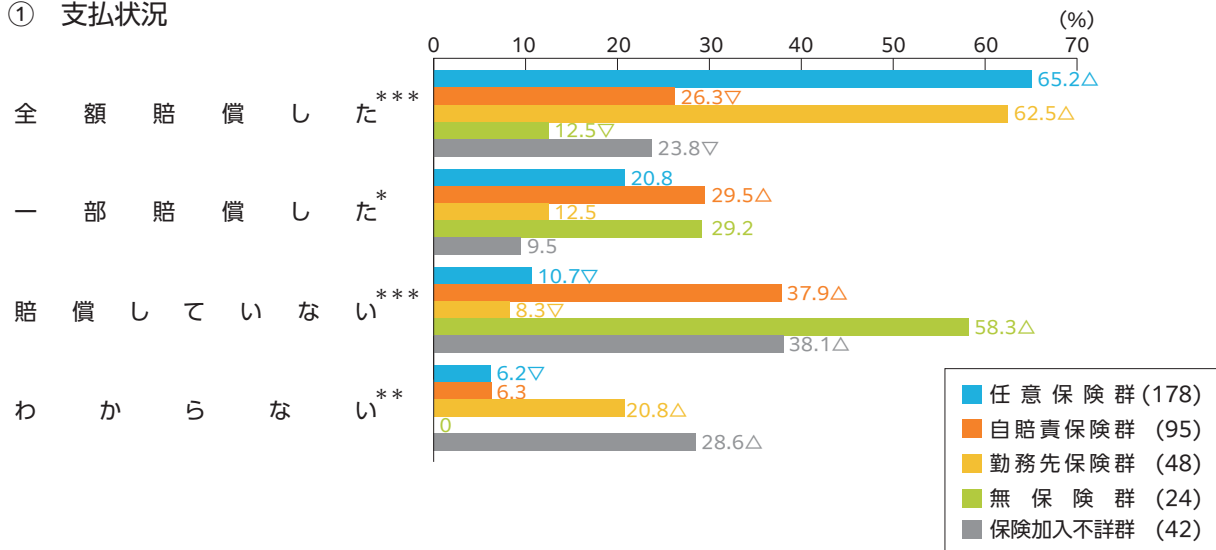
また、全額又は一部賠償した者の損害賠償金の支払方法について比較すると、任意保険群では、加入していた自動車保険で支払った者が、自賠責保険群では、自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った者が、勤務先保険群では、勤務先が支払った者が、無保険群では、家族の資産で支払った者が、それぞれ多い傾向にあるなど、自動車保険の加入状況によって、損害賠償金の支払方法に違いがあることが示された。

一部賠償した又は賠償していない者の損害賠償金の支払見込みについては、任意保険群では、全額賠償できる見込みの者（「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「家族の資産で全額賠償できる見込み」の構成比の合計）の構成比が8割弱と高いのに対し、自賠責保険群及び無保険群では、全額賠償できるかわからない又は全額賠償できる見込みはない者（「保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない」、「保険に加入していなかったのに、全額賠償できるかわからない」及び「全額賠償できる見込みはない」の構

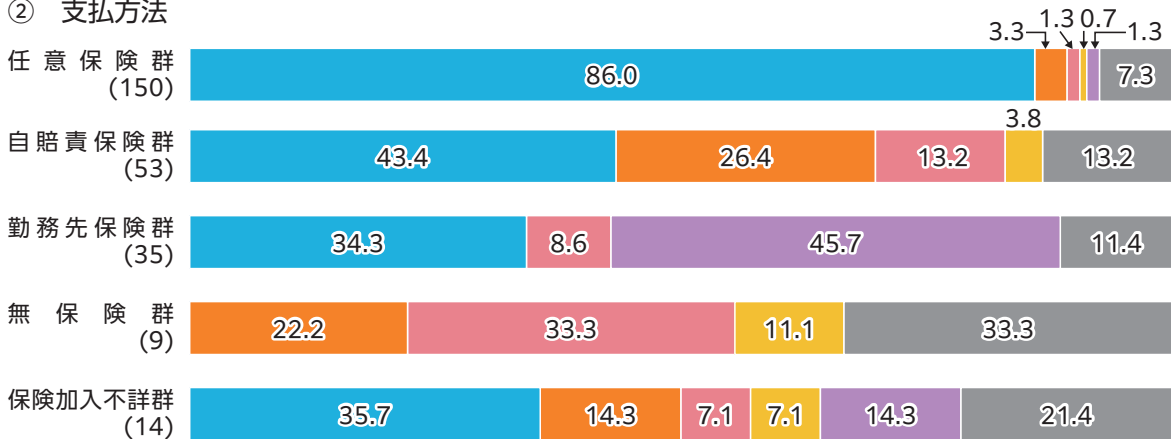
成比の合計)の構成比がそれぞれ6割程度で高く、任意保険に加入している者の多くは、損害賠償金を全額賠償できる見込みがある一方、任意保険に加入していない者の多くは損害賠償金の支払の目途が立たない状況にあることが示唆された。また、勤務先が保険に加入している者の中には、損害賠償金の支払見込みが分からない者も3割認められた。

**4-3-5-10 図 損害賠償金の支払状況（自動車保険の加入状況別）**

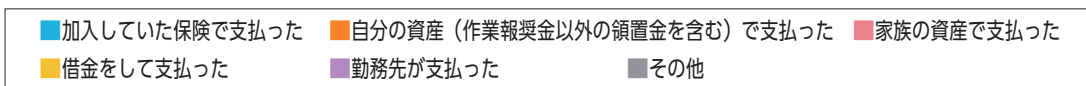
① 支払状況



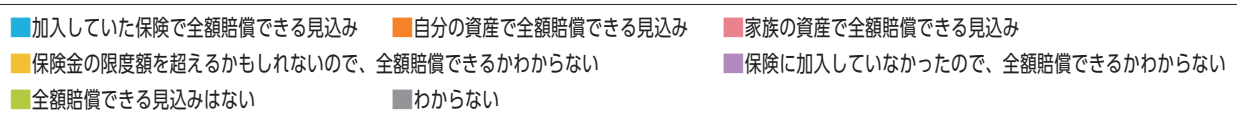
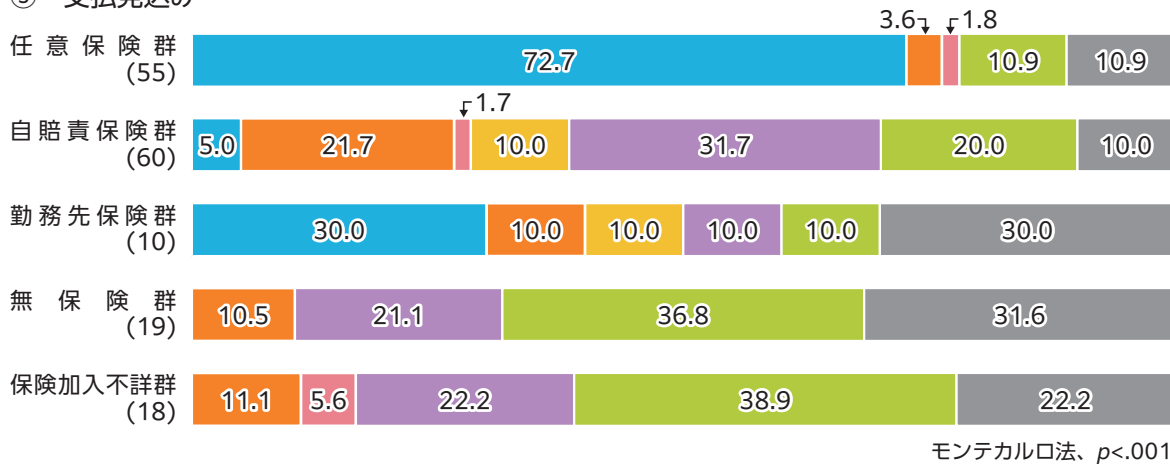
② 支払方法



モンテカルロ法、 $p < .001$



③ 支払見込み



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。  
 3 「任意保険群」は、「対人無制限の任意保険に加入していた」又は「対人限度額がある任意保険に加入していた」のいずれかの項目に回答した者をいい、「自賠償保険群」は、「任意保険に加入しておらず、自賠償保険のみに加入していた」に回答した者をいい、「勤務先保険群」は、「勤務先が保険に加入していた」に回答した者をいい、「無保険群」は、「任意保険にも自賠償保険にも加入していなかった」に回答した者をいい、「保険加入不詳群」は、「わからない」に回答した者をいう。  
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。  
 6 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。  
 7 ①の\*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 8 ①は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 9 ( )内は、実人員である。

(5) 被害者等への対応

ア 判決までの被害者等との接触状況

質問項目Q34 (13)は、今回の受刑に係る判決が出るまでの間の被害者等との接触状況について、「直接会って謝罪をした」、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」及び「何もしなかった」の3項目のうち該当するものを選択（被害者が複数いる場合は、該当するものを全て選択）するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-11図のとおりである。

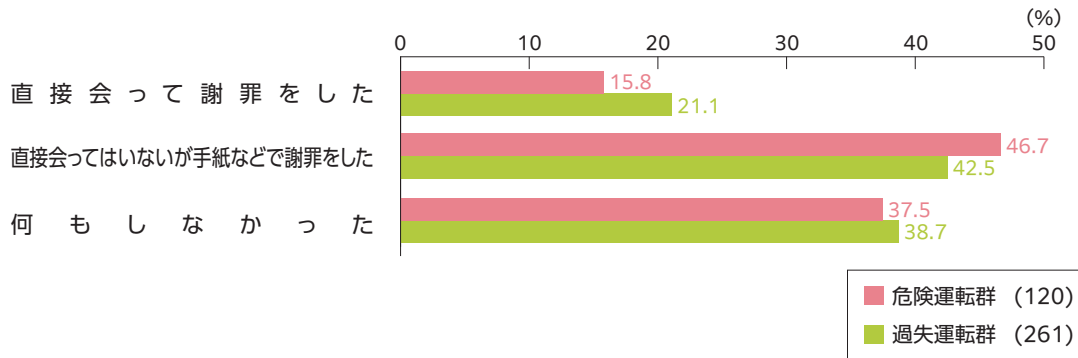
危険運転群、過失運転群とも、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」（それぞれ46.7%、42.5%）の該当率が最も高く、次いで、「何もしなかった」（それぞれ37.5%、38.7%）、「直接会って謝罪をした」（それぞれ15.8%、21.1%）の順であった。

Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪について、危険運転群、過失運転群とも、被害者等に直接会って謝罪をした者は1割から2割程度と少なく、直接会ってはいないが手紙等で謝罪をした者も4割台にとどまり、何もしなかった者も4割弱と、被害者等との接触を図る者が少ないことが示唆

された。

**4-3-5-11 図 判決までの被害者等との接触状況（罪名別）**



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決までの被害者等との接触状況が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

**イ 被害者等と直接会わなかった理由**

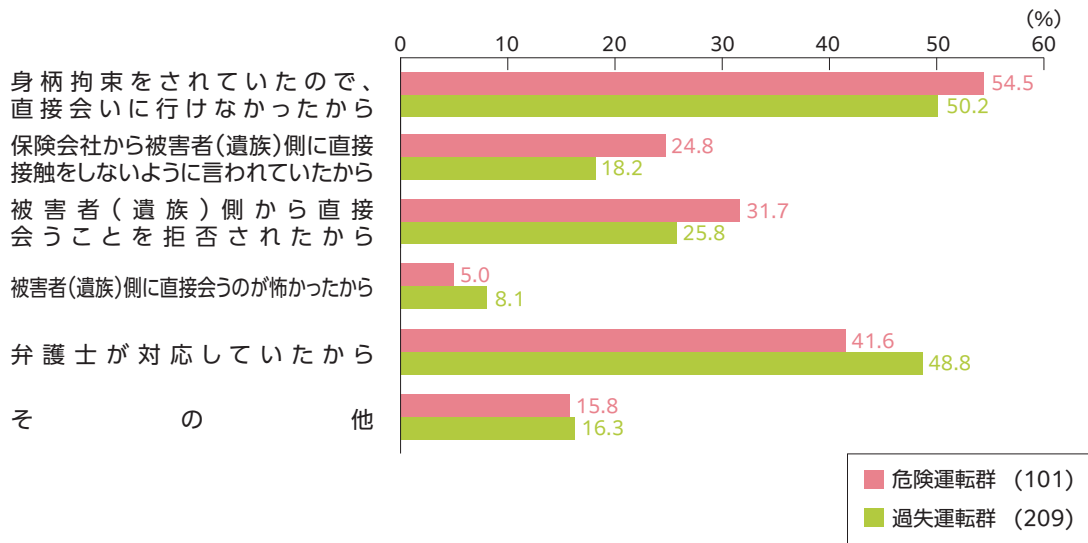
質問項目Q34 (14)は、前記アで「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者を対象として、分析対象者が被害者等に直接会わなかった理由について、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」、「保険会社から被害者（遺族）側に直接接触をしないように言われていたから」、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」、「被害者（遺族）側に直接会うのが怖かったから」、「弁護士が対応していたから」及び「その他」の6項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-12図のとおりである。

危険運転群、過失運転群とも、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」の該当率が5割を超えて最も高く、次いで、「弁護士が対応していたから」（それぞれ41.6%、48.8%）、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」（それぞれ31.7%、25.8%）の順で該当率が高かった。

Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

以上の結果から、被害者等に対し「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者の理由について、危険運転群、過失運転群とも、自らの身柄拘束や弁護士が対応していたことを理由とするものが、それぞれ4割から5割程度であったことが示された。

4-3-5-12 図 被害者等と直接会わなかった理由（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決が出るまでの間に被害者等と直接会ってはいないが、手紙などで謝罪をした又は何もしなかった者に限る。  
 3 被害者等と直接会わなかった理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ( ) 内は、実人員である。

### ウ 判決後の被害者等への対応

質問項目Q34（15）は、今回の受刑に係る判決が出てから被害者等に対し行った行動について、「1回手紙などを送り、謝罪をした」、「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」、「（作業報奨金以外の）自分の資産によって見舞金などを送金した」、「作業報奨金から見舞金など（賠償金を含む）を送金した」、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」、「面会で謝罪した」、「何もしなかった」及び「その他」の8項目のうち該当するものを全て選択するよう求めた。このうち、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかに該当した者を「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」に統合した上で、各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-5-13図のとおりである。

「その他」を除いて、危険運転群、過失運転群とも、「何もしなかった」の該当率が最も高く5割を超え、次いで、「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」（それぞれ21.6%、18.8%）、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」（それぞれ19.8%、12.7%）の順であった。また、過失運転群では、「作業報奨金から見舞金など（賠償金を含む）を送金した」の該当率が0.8%を占め、「面会で謝罪をした」の該当率が2.0%を占めていた。

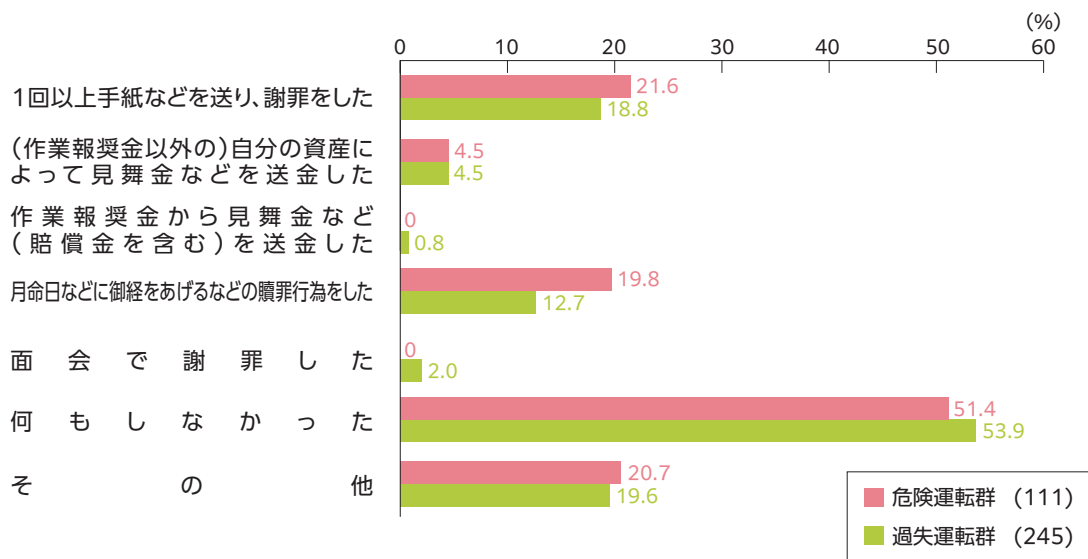
Fisherの正確確率検定の結果、いずれの項目も有意な差は見られなかった。

なお、「その他」は、危険運転群、過失運転群ともに2割程度の該当があり、その内訳は、毎日寝

る前に手を合わせている、しよく罪寄付をした等の何らかのしよく罪行為に関するものが1割程度を占めていたことに加え、弁護士を通じるなどして被害者に謝罪の意向を申し出たものが1割程度あった。

以上の結果から、今回の受刑に係る交通犯罪による判決が出てから、被害者に対し何もしなかった者が、危険運転群、過失運転群とも5割を超えて最も高いことに加え、過失運転群では作業報奨金による見舞金等を送金している者が1%弱いることが示された。

#### 4-3-5-13 図 判決後の被害者等への対応（罪名別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決後の被害者等への対応が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」は、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかの項目に該当した者の比率である。  
 5 ( )内は、実人員である。

## 6 今後の運転等について

ここでは、今後の自動車等の運転に関する考えや、交通犯罪を二度と起こさないために何が必要と考えているかについて、罪名別及び年齢層別に見る。

### (1) 今後の運転について（罪名別）

#### ア 今後の運転に対する考え

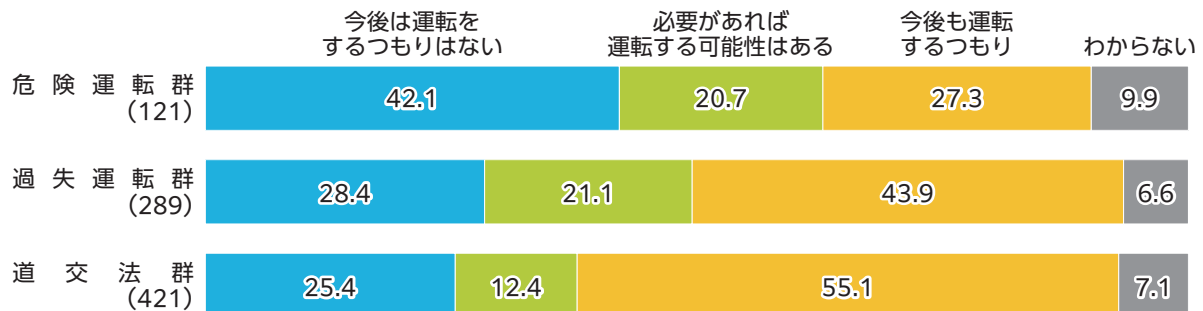
質問項目Q35は、今後の自動車等の運転に対する考え（免許取消処分等を受けた者や、無免許である者については、再取得の欠格期間が過ぎた後の予定）について、「今後も運転するつもり」、「必要があれば運転する可能性はある」、「今後は運転をするつもりはない」及び「わからない」の4項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-6-1図のとおりである。

危険運転群では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が最も高く、4割を超えており、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計は、5割近くであった。

過失運転群及び道交法群では、「今後も運転するつもり」の構成比が最も高く、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計は、いずれも6割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、危険運転群では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。過失運転群では、「必要があれば運転する可能性はある」の構成比が有意に高かった。道交法群では、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に高く、「必要があれば運転する可能性はある」及び「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。

4-3-6-1 図 今後の運転に対する考え（罪名別）



$\chi^2(6)=36.231, p<.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## イ 運転を続ける理由及び年齢

### (ア) 運転を続ける理由

質問項目Q36(1)は、前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転する理由や必要性について、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」、「自動車などの運転が趣味だから」、「通勤・通学で使うから」、「病院への通院で使うから」、「買い物などの日常生活の足で使うから」、「家族の送迎などで使うから」、「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」、「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」及び「その他」の11項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-2図①のとおりである。

危険運転群では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、63.8%であり、次いで、「通勤・通学で使うから」(60.3%)、「買い物などの日常生活の足で使うから」(58.6%)の順であった。

過失運転群では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、66.3%であり、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」(62.6%)、「通勤・通学で使うから」(59.4%)の順であった。

道交法群では、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、70.7%であり、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」(63.6%)、「通勤・通学で使うから」(58.0%)の順であった。

なお、過失運転群及び道交法群では、他者に運転を依頼することの困難さや公共交通機関の不便さに関する「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」及び「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率は、いずれも20%未満であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

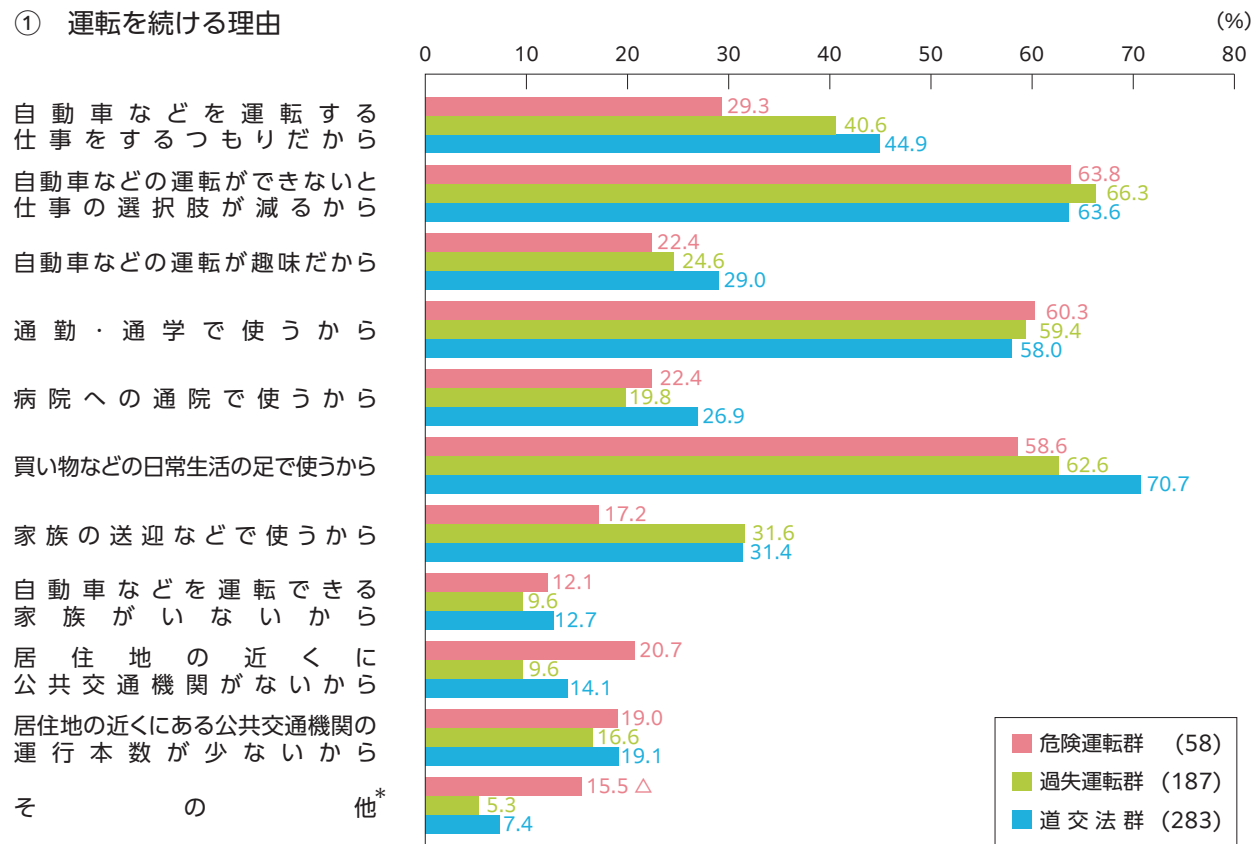
### (イ) 運転を続ける年齢

質問項目Q36(2)は、前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、何歳くらいまで自動車等を運転するつもりか決めているかについて、「おおむね○歳頃までは運転を続けるつもり(○内には任意の数字を記入する。)」及び「特に決めていない」の2項目のうち該当するもの一つを選択するよう求めた。各項目の構成比を罪名別に見ると、4-3-6-2図②のとおりである。

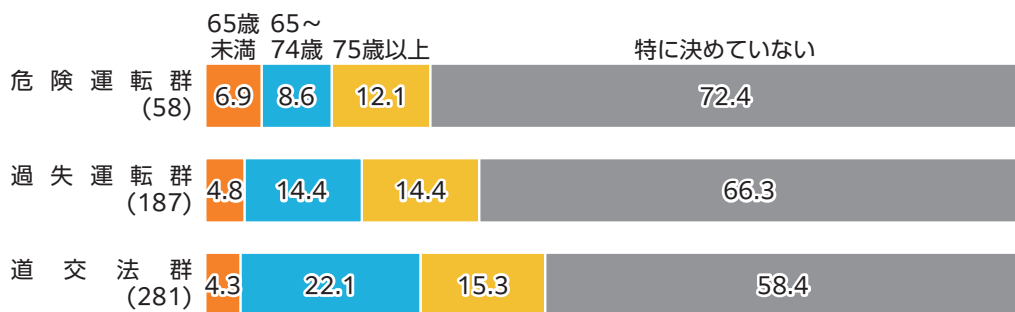
いずれの群も、「特に決めていない」の構成比が5割を超えており、「65歳未満」の構成比は1割以下であった。 $\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。なお、運転を続ける具体的な年齢を回答した者は、危険運転群では15人、過失運転群では63人、道交法群では117人であり、各群における実人員の差が大きいことに留意が必要である。また、運転を続ける具体的な年齢を回答した65歳以上の者は、危険運転群では0人、過失運転群では2人、道交法群では7人であった。

#### 4-3-6-2 図 運転を続ける理由及び年齢（罪名別）

##### ① 運転を続ける理由



##### ② 運転を続ける年齢



$\chi^2(6)=9.929, p=.128$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。  
 3 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。  
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ①の\*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 6 ①は、 $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

## ウ 今後は運転をしない理由

質問項目Q37は、前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転しない理由について、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」、「家族や親しい人から運転をやめるように言われたから」、「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」、「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」及び「その他」の9項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-3図のとおりである。

危険運転群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、62.7%であり、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」及び「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（いずれも41.2%）の順であった。

過失運転群では、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」の該当率が最も高く、55.6%であり、次いで、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（51.9%）、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（43.2%）の順であった。

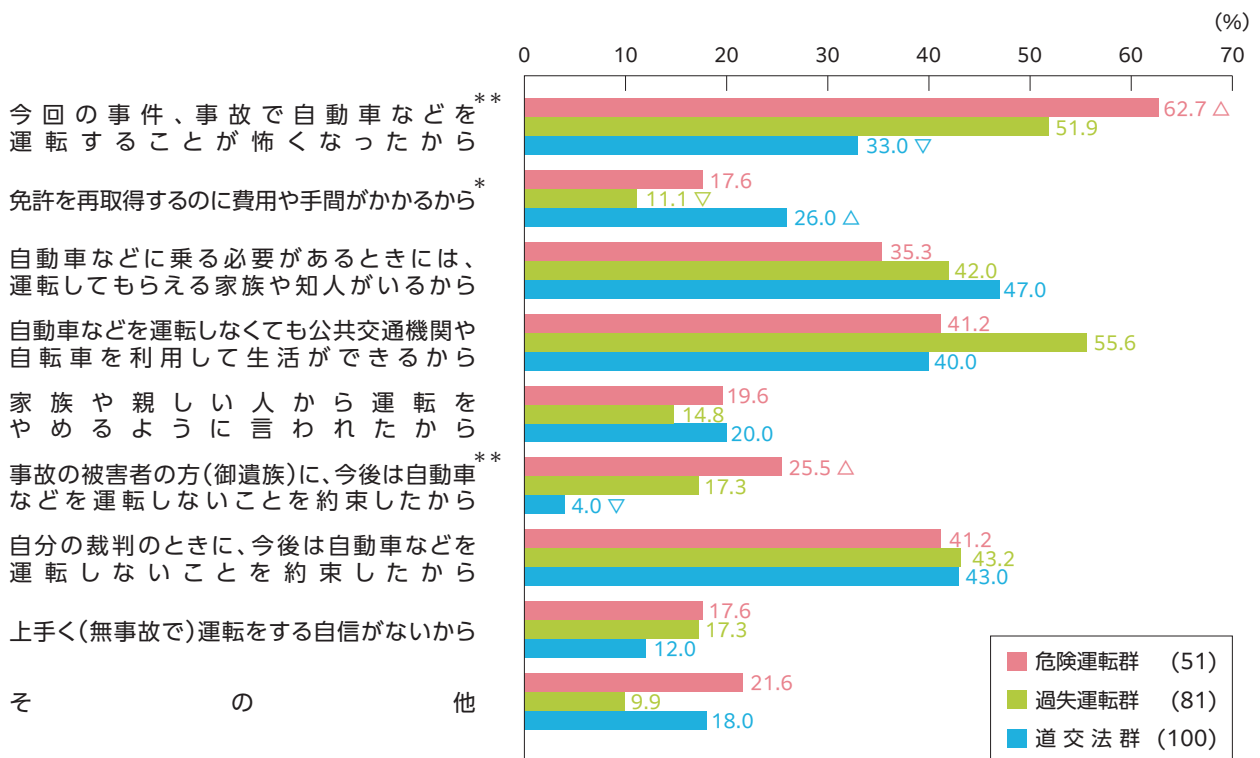
道交法群では、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」の構成比が最も高く、47.0%であり、次いで、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（43.0%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（40.0%）の順であった。

なお、「その他」の回答のうち多かったものは、目が悪い等の身体の病気に関するものが2割弱、免許取消等により免許がない等の免許の所有に関するものが1割強、高齢等の年齢に関するものが約1割であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（ $\chi^2(2) = 13.671$ 、 $p = .001$ ）、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」（ $\chi^2(2) = 6.529$ 、 $p = .038$ ）及び「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（ $\chi^2(2) = 15.127$ 、 $p = .001$ ）の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」では、危険運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が

有意に低かった。「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」では、道交法群の該当率が有意に高く、過失運転群の該当率が有意に低かった。「事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」では、危険運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

4-3-6-3 図 今後は運転をしない理由（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。  
 3 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 6  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

## Ⅰ 小括

以上の結果から、危険運転群の5割近くの者並びに過失運転群及び道交法群のそれぞれ6割以上の者が、仕事、通勤・通学や日常生活の足として車等を運転するつもりであり、その大半の者が、いつまで運転を続けるかについては、特に決めていないことが明らかとなった。また、今後は運転をするつもりはないと回答した者については、今回の受刑に係る交通犯罪についての裁判の際、今後は運転しないことを誓約したことが、その理由の一つとなっている者が多いことが明らかになった。なお、今後は運転をしない理由のうち、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったか

ら」について、危険運転群の該当率が高いことは、本節5項(2)「被害者の状況」の結果とも関連していると考えられた。

## (2) 今後の運転について(年齢層別)

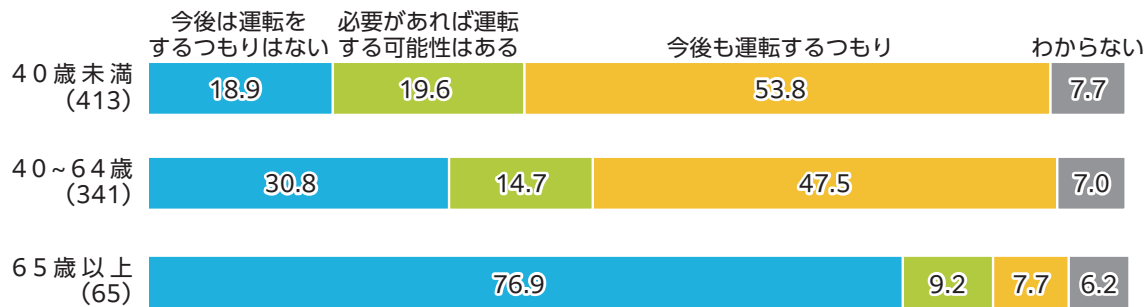
### ア 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考えについて、各項目(本項(1)ア参照)の構成比を40歳未満、40~64歳及び65歳以上の年齢層別に見ると、4-3-6-4図のとおりである。

40歳未満及び40~64歳では、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比の合計が、いずれも6割を超えていた。65歳以上では、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が最も高く、7割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」の構成比が有意に高く、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「今後は運転するつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。

**4-3-6-4 図 今後の運転に対する考え(年齢層別)**



$\chi^2(6)=98.074, p<.001$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。  
 4 ( )内は実人員である。

### イ 運転を続ける理由及び年齢

#### (ア) 運転を続ける理由

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける理由について、各項目(本項(1)イ(ア)参照)の該当率を年齢層別に

見ると、4-3-6-5図①のとおりである。

40歳未満では、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、約70%であり、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（66.9%）、「通勤・通学で使うから」（66.2%）の順であった。

40～64歳では、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」の該当率が最も高く、60%を超えており、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」（62.3%）、「通勤・通学で使うから」（49.1%）の順であった。

65歳以上では、「病院への通院で使うから」及び「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く、いずれも60.0%であり、次いで、「通勤・通学で使うから」及び「家族の送迎などで使うから」（いずれも50.0%）の順であった。なお、65歳以上では、他者に運転を依頼することの困難さや公共交通機関の不便さに関する「自動車などを運転できる家族がないから」及び「居住地の近くに公共交通機関がないから」の該当率は、いずれも30.0%であったほか、「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率は、20.0%であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」（ $\chi^2(2)=6.430$ 、 $p=.040$ ）、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（ $\chi^2(2)=9.477$ 、 $p=.009$ ）、「自動車などの運転が趣味だから」（ $\chi^2(2)=8.742$ 、 $p=.013$ ）、「通勤・通学で使うから」（ $\chi^2(2)=15.513$ 、 $p<.001$ ）、「病院への通院で使うから」（ $\chi^2(2)=19.983$ 、 $p<.001$ ）及び「自動車などを運転できる家族がないから」（ $\chi^2(2)=7.902$ 、 $p=.019$ ）の6項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「自動車などを運転する仕事をするつもりだから」では、40～64歳の該当率が有意に高く、40歳未満の該当率が有意に低かった。「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「自動車などの運転が趣味だから」及び「通勤・通学で使うから」では、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳の該当率が有意に低かった。「病院への通院で使うから」では、40～64歳及び65歳以上の該当率が有意に高く、40歳未満の該当率が有意に低かった。「自動車などを運転できる家族がないから」では、40歳未満の該当率が有意に低かった。

#### （イ）運転を続ける年齢

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける年齢について、各項目（本項（1）イ（イ）参照）の構成比を年齢層別に見ると、4-3-6-5図②のとおりである。なお、65歳以上は、他の年齢層と比べて分析対象者数が極

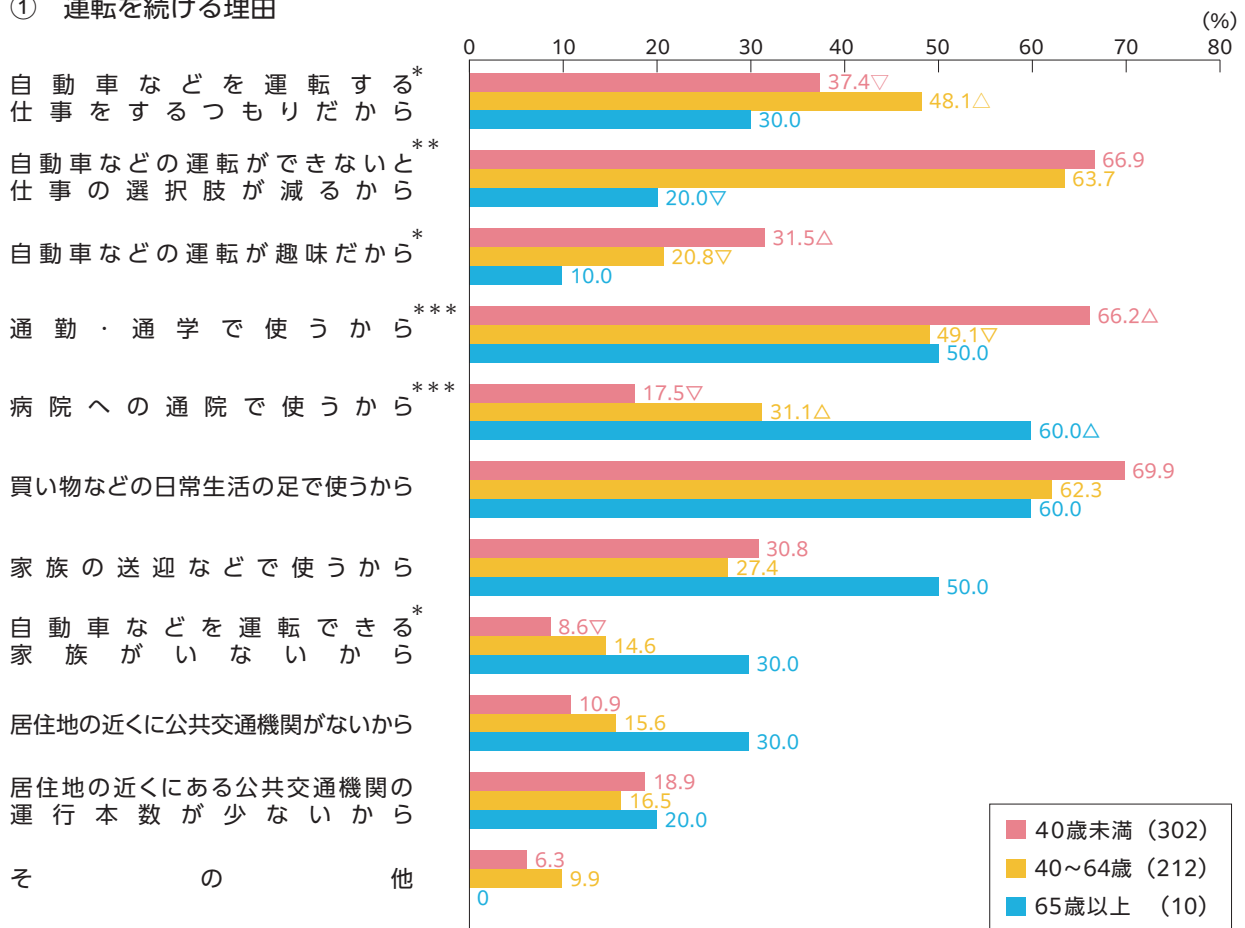
めて少ないこと及び運転を続ける年齢について、65歳未満との回答を想定し得ないことに留意が必要である。

40歳未満及び40～64歳では、「特に決めていない」の構成比が最も高いのに対し、65歳以上では、「75歳以上」の構成比が最も高く、5割以上であった。

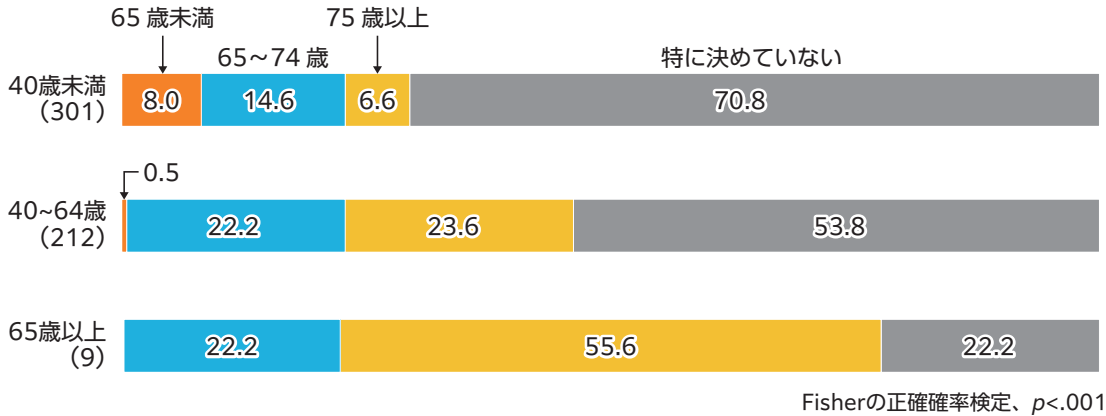
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、40歳未満では、「65歳未満」及び「特に決めていない」の構成比が有意に高く、「65～74歳」及び「75歳以上」の構成比が有意に低かった。40～64歳では、「65～74歳」及び「75歳以上」の構成比が有意に高く、「65歳未満」及び「特に決めていない」の構成比が有意に低かった。65歳以上では、「75歳以上」の構成比が有意に高く、「特に決めていない」の構成比が有意に低かった。

#### 4-3-6-5 図 運転を続ける理由及び年齢（年齢層別）

##### ① 運転を続ける理由



② 運転を続ける年齢



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。  
 4 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。  
 5 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 6 ①の\*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 7 ①は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 8 ( ) 内は、実人員である。

ウ 今後は運転をしない理由

前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後は運転をしない理由について、各項目（本項（1）ウ参照）の該当率を年齢層別に見ると、4-3-6-6図のとおりである。

40歳未満では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、50%を超えており、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（51.3%）、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」（42.1%）の順であった。

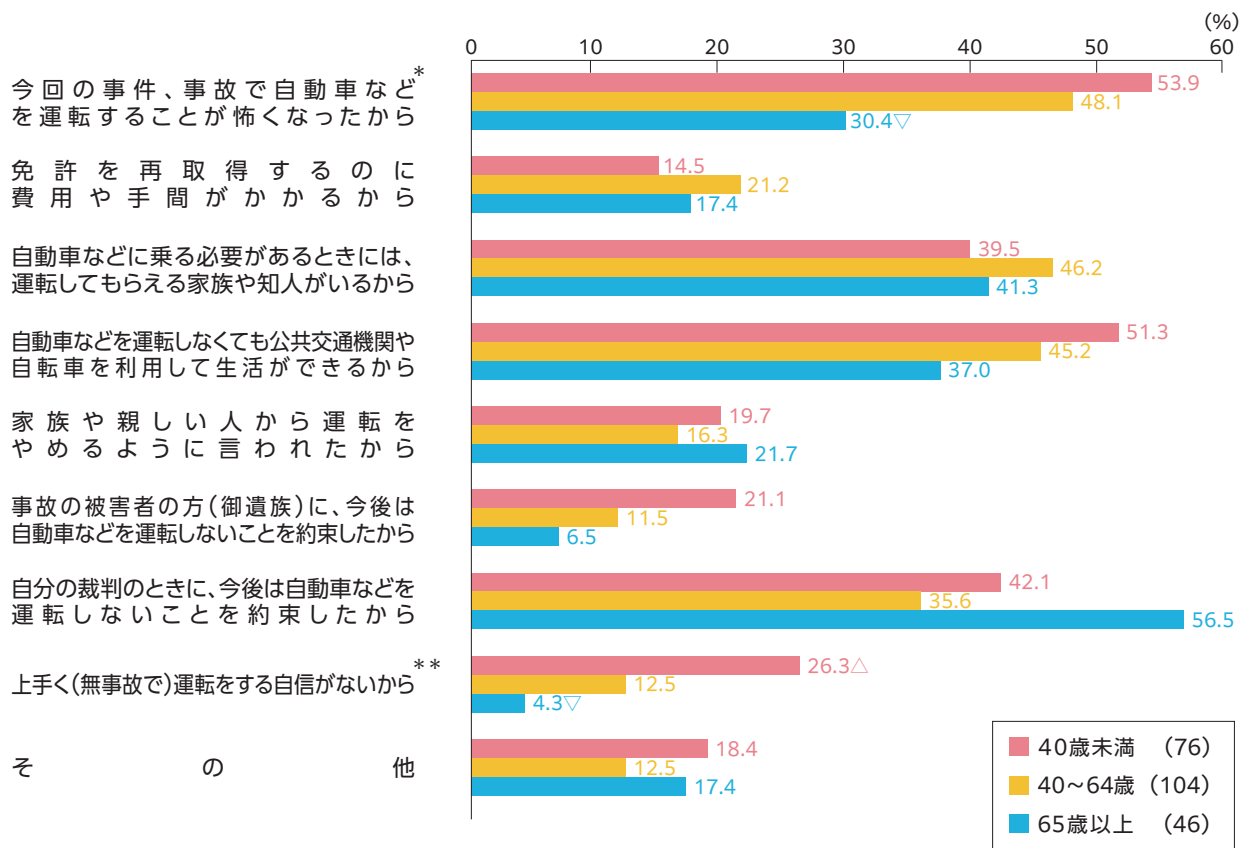
40~64歳では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」の該当率が最も高く、48.1%であり、次いで、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（46.2%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（45.2%）の順であった。

65歳以上では、「自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから」の構成比が最も高く、50%を超えており、次いで、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（41.3%）、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（37.0%）の順であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（ $\chi^2(2)=6.571$ 、

$p=.037$ ) 及び「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」（ $\chi^2(2)=11.879$ 、 $p=.003$ ）の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」では、40歳未満の該当率が有意に高く、65歳以上の該当率が有意に低かった。

#### 4-3-6-6 図 今後は運転をしない理由（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。  
 4 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。  
 5 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 6 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 7  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 8 ( )内は、実人員である。

## エ 小括

以上の結果から、40歳未満及び40~64歳では、半数以上が、仕事、通勤通学や日常生活の足などとして車等を運転するつもりであり、その大半の者が、いつまで運転を続けるかについては、特に決

めていないことが明らかとなった。これに対し、65歳以上では、今後は運転をしないと考える者が7割を超えており、今後の運転に対する考えについては、年齢層によって異なることが明らかになった。

### (3) 交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）

ア 質問項目Q38は、交通犯罪を二度と起こさないために必要なことについて、「交通ルールを学ぶこと」、「事故が起きやすい状況について知ること」、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」、「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」、「感情をコントロールする訓練を受けること」、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」、「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」、「これからの生活について家族と話し合うこと」、「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」、「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」、「自分の運転を過信しないこと」、「交通違反の取り締まりが厳しくなること」、「刑罰が重くなること」及び「その他」の15項目のうち該当するもの全てを選択するよう求めた。各項目の該当率を罪名別に見ると、4-3-6-7図のとおりである。

危険運転群では、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（69.2%）、「自分の運転を過信しないこと」（64.2%）の順であった。

過失運転群では、「自分の運転を過信しないこと」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（66.2%）、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」（59.9%）の順であった。

道交法群では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、60%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（54.2%）、「自分の運転を過信しないこと」（51.5%）の順であった。

なお、「その他」の回答のうち多かったものは、車に乗らない等の運転をしないことに関するものが2割強、運転免許を取得してから運転する等の免許を所持することに関するものが約2割であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「事故が起きやすい状況について知ること」 ( $\chi^2(2)=18.639, p<.001$ )、  
「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」 ( $\chi^2(2)=215.329, p<.001$ )、  
「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」 ( $\chi^2(2)=85.607, p<.001$ )、  
「今回の

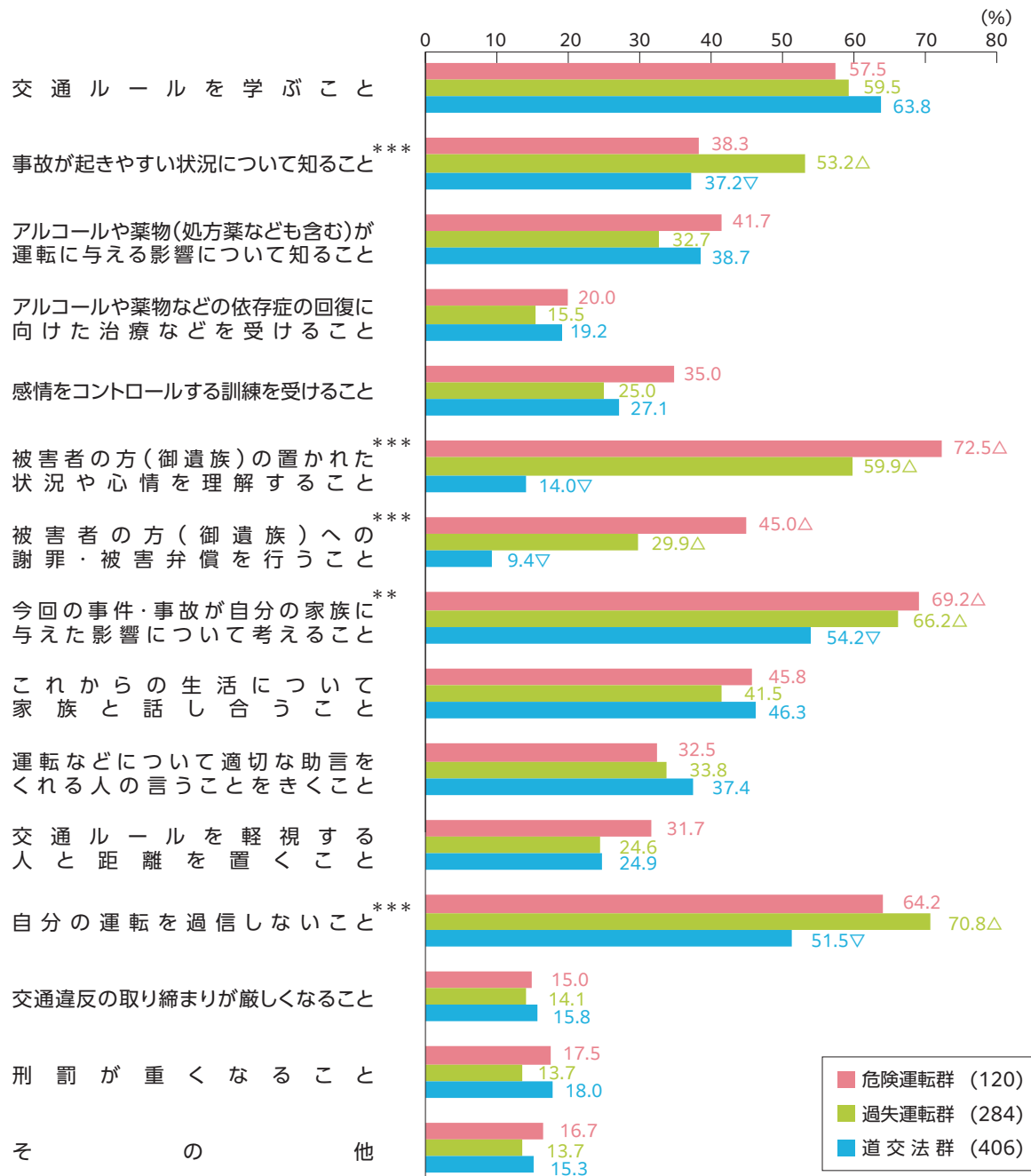
事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」 ( $\chi^2(2)=14.410$ 、 $p=.001$ ) 及び「自分の運転を過信しないこと」 ( $\chi^2(2)=26.915$ 、 $p<.001$ ) の5項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「事故が起きやすい状況について知ること」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」、「被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと」及び「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」では、いずれも、危険運転群及び過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。「自分の運転を過信しないこと」では、過失運転群の該当率が有意に高く、道交法群の該当率が有意に低かった。

イ 以上の結果から、3群を比較すると、今後、二度と交通犯罪を起こさないようにするために必要なことについて、危険運転群及び過失運転群では、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えると、被害者等への謝罪・被害弁償や被害者の心情を理解することについて、いずれも必要性を認める者が多いことが明らかになった。さらに、過失運転群では、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことについても、必要性を認める者が多いことが明らかになった。

これに対し、道交法群では、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ることや、自分の運転を過信しないこと、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えることについて、いずれも必要性を認める者が少ないことが明らかとなった。なお、被害者への謝罪・被害弁償や被害者の心情を理解することについて、道交法群の該当率が有意に低い点については、道交法群の交通犯罪では、被害者が存在しない場合が多いことが影響している可能性が考えられた。

4-3-6-7 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（罪名別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 4 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 5  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 6 ( )内は、実人員である。

#### (4) 交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）

ア 交通犯罪を二度と起こさないために必要なことについて、各項目（本項（3）参照）の該当率を40歳未満、40～64歳及び65歳以上の年齢層別に見ると、4-3-6-8図のとおりである。

40歳未満では、「自分の運転を過信しないこと」の該当率が最も高く、70%を超えており、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（66.0%）、「交通ルールを学ぶこと」（65.0%）の順であった。

40～64歳では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、59.9%であり、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（57.8%）、「自分の運転を過信しないこと」（52.4%）の順であった。

65歳以上では、「交通ルールを学ぶこと」の該当率が最も高く、47.5%であり、次いで、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（45.8%）、「これからの生活について家族と話し合うこと」（42.4%）の順であった。

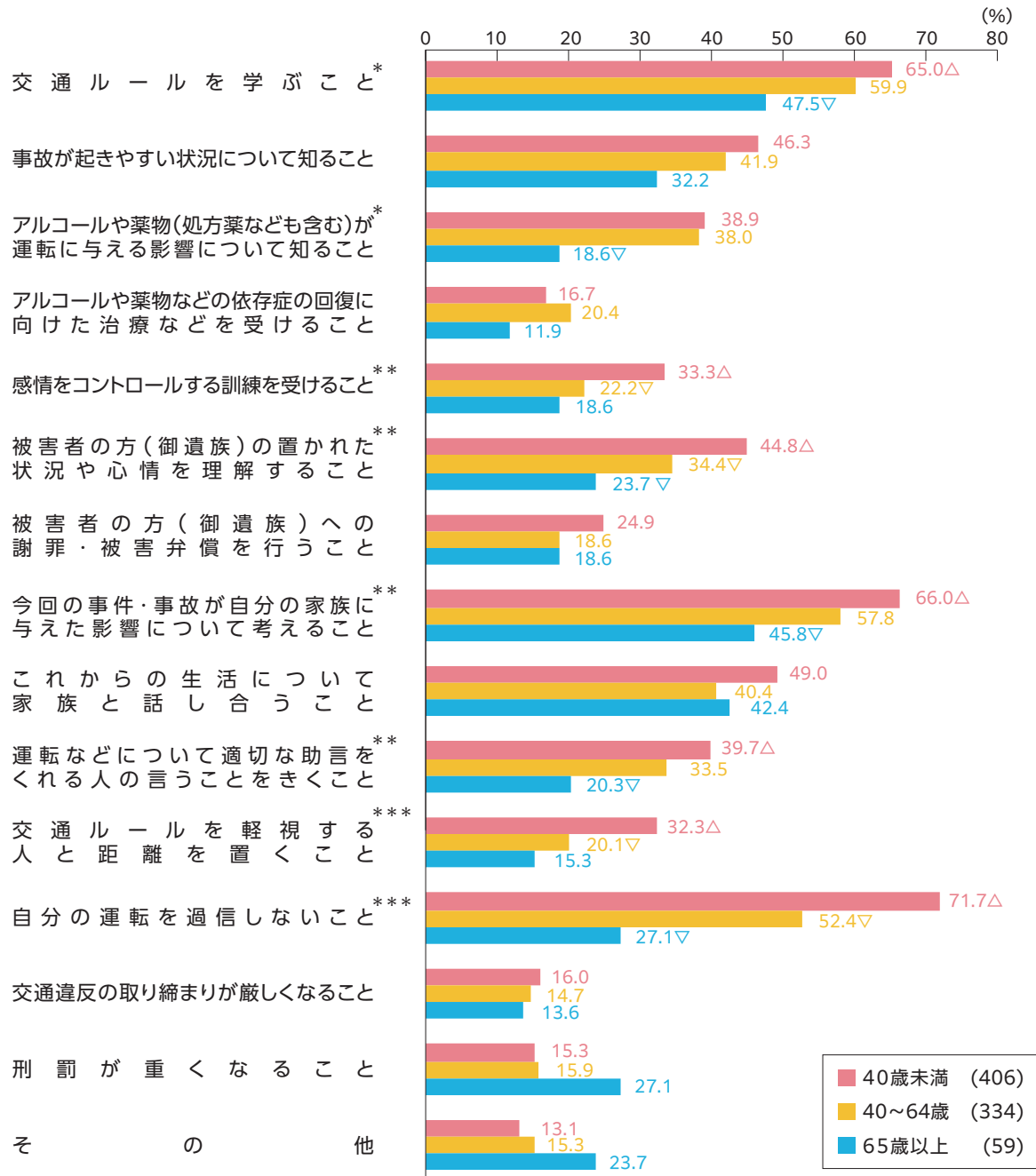
$\chi^2$ 検定の結果、「交通ルールを学ぶこと」（ $\chi^2(2)=7.417$ 、 $p=.025$ ）、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」（ $\chi^2(2)=9.313$ 、 $p=.010$ ）、「感情をコントロールする訓練を受けること」（ $\chi^2(2)=13.830$ 、 $p<.001$ ）、「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」（ $\chi^2(2)=14.518$ 、 $p<.001$ ）、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（ $\chi^2(2)=11.499$ 、 $p=.003$ ）、「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」（ $\chi^2(2)=9.518$ 、 $p=.009$ ）、「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」（ $\chi^2(2)=17.990$ 、 $p<.001$ ）及び「自分の運転を過信しないこと」（ $\chi^2(2)=57.809$ 、 $p<.001$ ）の8項目で有意な差が見られた。

調整済み残差を見ると、「交通ルールを学ぶこと」、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」及び「運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、65歳以上の該当率が有意に低かった。「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」では、65歳以上の該当率が有意に低かった。「感情をコントロールする訓練を受けること」及び「交通ルールを軽視する人と距離を置くこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳の該当率が有意に低かった。「被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること」及び「自分の運転を過信しないこと」では、いずれも、40歳未満の該当率が有意に高く、40～64歳及び65歳以上の該当率が有意に低かった。

イ 以上の結果から、40歳未満では、他の年齢層と比べて、今後、二度と交通犯罪を起こさないよ

うにするために、被害者の心情を理解することや自分の家族への影響を考えることに加え、交通ルールの学習、自己の運転を過信しない、感情をコントロールする訓練を受ける等、自身のしたことの重大性を十分に認識し、自己の運転について振り返るとともに、運転に関する知識の習得や意識の向上が必要であると認識する者が多いことが明らかとなった。また、65歳以上では、他の年齢層と比べて、交通ルールを学ぶこと、助言者の助言に従うこと及び自分の運転を過信しないことが必要と考える者が少ないことが明らかになった。

4-3-6-8 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（年齢層別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪当時の年齢により、不詳の者を除く。  
 3 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 6  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

## 第4節 調査の結果（飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別）

本節では、調査の結果について飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。

なお、本節以降においては、分析対象者について、罪名により今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をしていたと認められる者又はこれまでに飲酒運転の経験があると質問紙に回答した者（以下「飲酒群」という。）、今回の受刑に係る交通犯罪時を含め、これまでに薬物使用下での運転経験があると質問紙に回答した者（以下「薬物群」という。）、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験の両方がある者（以下「飲酒・薬物群」という。）、そのいずれの経験もない者（以下「飲酒・薬物なし群」という。）の4群で比較・分析を行った。

### 1 基本的属性等

#### （1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-4-1-1表①のとおりである。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群、飲酒・薬物なし群の4群に分けた上で、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、保護処分歴、教育程度、就労状況、精神状況、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、薬物群の「女性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、飲酒・薬物なし群の「20歳未満」及び「65歳以上」の構成比が有意に高く、飲酒群の「20歳未満」、飲酒・薬物群の「65歳以上」、飲酒・薬物なし群の「40～49歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、飲酒群及び飲酒・薬物群の「懲役」、飲酒・薬物群の「懲役（一部猶予付）」、飲酒・薬物なし群の「禁錮」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群の「懲役」、飲酒・薬物群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、飲酒群の「1年以下」及び「2年以下」、薬物群及び飲酒・薬物群の「5年以下」の構成比が有意に高く、薬物群の「1年以下」及び「2年以下」、飲酒群の「3年以下」及び「5年以下」の構成比が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「1回」、薬物群及び飲酒・薬物群の

「2回以上」の構成比が有意に高かった。

保護処分歴では、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「なし」、飲酒・薬物群の「保護観察等」及び「少年院送致」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「少年院送致」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、薬物群及び飲酒・薬物群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、飲酒・薬物なし群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、薬物群及び飲酒・薬物群の「高等学校卒業」、飲酒・薬物群の「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に低かった。

就労状況では、飲酒群の有職及び飲酒・薬物群の無職の構成比が有意に高かった。

精神状況では、薬物群及び飲酒・薬物群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」の構成比が有意に高く、薬物群の「精神障害なし」、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、「なし」は、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の該当率が有意に高く、薬物群及び飲酒・薬物群の該当率が有意に低かったほか、「暴力犯罪」は、飲酒・薬物群の該当率が有意に高く、飲酒・薬物なし群の該当率が有意に低かった。また、「薬物犯罪」は、薬物群及び飲酒・薬物群の該当率が有意に高く、飲酒群及び飲酒・薬物なし群の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、薬物使用下での運転経験を有する者は女性が多いこと、飲酒運転及び薬物使用下での運転の両方の経験がある者は保護観察等及び少年院送致歴がある者が多く、いずれもない者は保護処分歴がない者が多いこと、薬物使用下での運転経験のある者は中学校卒業及び高等学校中退が多く、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験のいずれもない者は中学校卒業及び高等学校中退が少ないことなどが示された。

## (2) 分析対象者の処遇状況

ア 分析対象者の処遇状況（受講済特別改善指導、受講済一般改善指導のうちアルコール依存回復プログラム）は、4-4-1-1表②のとおりである。

イ 受講済改善指導の「あり」の該当率について見ると、総数では、「交通安全指導」（35.4%）が最も高く、次いで、「薬物依存離脱指導」（7.1%）、「被害者の視点を取り入れた教育」（5.7%）の順であった。

飲酒群では、「交通安全指導」（39.0%）が最も高く、次いで、「アルコール依存回復プログラ

ム」(9.7%)、「被害者の視点を取り入れた教育」(5.9%)の順であった。

薬物群では、「薬物依存離脱指導」(30.6%)が最も高く、次いで、「交通安全指導」(22.6%)、「暴力団離脱指導」(3.2%)の順であった。

飲酒・薬物群では、交通安全指導(31.4%)が最も高く、次いで、「薬物依存離脱指導」(22.2%)、「アルコール依存回復プログラム」(7.2%)の順であった。

飲酒・薬物なし群では、「交通安全指導」(35.7%)が最も高く、次いで、「被害者の視点を取り入れた教育」(9.2%)、「就労準備指導」(1.2%)の順であった。

ウ 以上の結果から、薬物使用下での運転経験がない者では「交通安全指導」を受講した者が多いこと、薬物使用下での運転経験がある者は「薬物依存離脱指導」を受講した者が多いこと、飲酒運転の経験がある者は「アルコール依存回復プログラム」を受講した者が多いことなどが示された。なお、改善指導の受講状況を見るに当たっては、分析対象者の刑事施設入所後の経過日数の影響がある点に留意する必要がある。

4-4-1-1 表 基本的属性等（飲酒運転・薬物経験の有無別）

① 属性等

属性等	区分	総数	飲酒群	薬物群	飲酒・薬物群	飲酒・薬物なし群	統計値
総数		836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)	
性別	男 性	783 (93.7)	354 (95.2)	▽ 54 (87.1)	147 (96.1)	228 (91.6)	$\chi^2 (3) = 9.255, p = .026$
	女 性	53 (6.3)	18 (4.8)	△ 8 (12.9)	6 (3.9)	21 (8.4)	
年齢層	20 歳 未 満	4 (0.5)	▽ -	-	1 (0.7)	△ 3 (1.2)	$\chi^2 (18) = 36.535, p = .006$
	20 ~ 29 歳	249 (30.1)	109 (29.5)	12 (19.4)	49 (32.2)	79 (32.2)	
	30 ~ 39 歳	145 (17.5)	65 (17.6)	10 (16.1)	24 (15.8)	46 (18.8)	
	40 ~ 49 歳	172 (20.8)	80 (21.7)	16 (25.8)	38 (25.0)	▽ 38 (15.5)	
	50 ~ 59 歳	130 (15.7)	51 (13.8)	14 (22.6)	31 (20.4)	34 (13.9)	
	60 ~ 64 歳	56 (6.8)	28 (7.6)	7 (11.3)	6 (3.9)	15 (6.1)	
65 歳 以 上	72 (8.7)	36 (9.8)	3 (4.8)	▽ 3 (2.0)	△ 30 (12.2)		
刑名	懲 役	795 (95.1)	△ 360 (96.8)	61 (98.4)	△ 151 (98.7)	▽ 223 (89.6)	$\chi^2 (6) = 40.215, p < .001$
	懲役（一部猶予付）	3 (0.4)	-	1 (1.6)	△ 2 (1.3)	-	
	禁 錮	38 (4.5)	12 (3.2)	-	▽ -	△ 26 (10.4)	
刑期	1 年 以 下	184 (22.0)	△ 102 (27.4)	▽ 5 (8.1)	26 (17.0)	51 (20.5)	$\chi^2 (12) = 68.781, p < .001$
	2 年 以 下	248 (29.7)	△ 130 (34.9)	▽ 9 (14.5)	36 (23.5)	73 (29.3)	
	3 年 以 下	177 (21.2)	▽ 67 (18.0)	15 (24.2)	36 (23.5)	59 (23.7)	
	5 年 以 下	153 (18.3)	▽ 42 (11.3)	△ 29 (46.8)	△ 39 (25.5)	43 (17.3)	
	5 年 を 超 え る	74 (8.9)	31 (8.3)	4 (6.5)	16 (10.5)	23 (9.2)	
刑事施設への入所回数	1 回	564 (67.5)	△ 273 (73.4)	▽ 21 (33.9)	▽ 73 (47.7)	△ 197 (79.1)	$\chi^2 (3) = 80.417, p < .001$
	2 回 以 上	272 (32.5)	▽ 99 (26.6)	△ 41 (66.1)	△ 80 (52.3)	▽ 52 (20.9)	
保護処分歴	な し	580 (69.5)	△ 284 (76.5)	37 (59.7)	▽ 72 (47.1)	△ 187 (75.4)	$\chi^2 (6) = 57.149, p < .001$
	保 護 観 察 等	101 (12.1)	36 (9.7)	8 (12.9)	△ 27 (17.6)	30 (12.1)	
	少 年 院 送 致	153 (18.3)	▽ 51 (13.7)	17 (27.4)	△ 54 (35.3)	▽ 31 (12.5)	
教育程度	中 学 校 卒 業	236 (28.4)	103 (27.8)	△ 25 (41.0)	△ 59 (38.8)	▽ 49 (19.8)	$\chi^2 (9) = 66.424, p < .001$
	高 等 学 校 中 退	230 (27.7)	96 (25.9)	△ 26 (42.6)	△ 54 (35.5)	▽ 54 (21.9)	
	高 等 学 校 卒 業	284 (34.2)	138 (37.3)	▽ 7 (11.5)	▽ 34 (22.4)	△ 105 (42.5)	
	大 学 在 学 ・ 中 退 ・ 卒 業	80 (9.6)	33 (8.9)	3 (4.9)	▽ 5 (3.3)	△ 39 (15.8)	
就労状況	有 職	583 (70.2)	△ 276 (74.4)	38 (61.3)	▽ 95 (63.3)	174 (70.2)	$\chi^2 (3) = 8.844, p = .031$
	無 職	248 (29.8)	▽ 95 (25.6)	24 (38.7)	△ 55 (36.7)	74 (29.8)	
精神状況	精 神 障 害 な し	701 (85.8)	325 (88.3)	▽ 46 (75.4)	121 (82.9)	209 (86.4)	モンテカルロ法、 $p < .001$
	知 的 障 害	17 (2.1)	9 (2.4)	-	-	8 (3.3)	
	神 経 症 性 障 害	10 (1.2)	5 (1.4)	1 (1.6)	2 (1.4)	2 (0.8)	
	発 達 障 害	6 (0.7)	2 (0.5)	1 (1.6)	-	3 (1.2)	
	精神作用物質使用による精神及び行動の障害	17 (2.1)	▽ 3 (0.8)	△ 7 (11.5)	△ 7 (4.8)	▽ -	
	統 合 失 調 症	3 (0.4)	1 (0.3)	-	-	2 (0.8)	
	気 分 ( 感 情 ) 障 害	19 (2.3)	8 (2.2)	1 (1.6)	6 (4.1)	4 (1.7)	
	そ の 他 の 精 神 障 害	44 (5.4)	15 (4.1)	5 (8.2)	10 (6.8)	14 (5.8)	
交通罪名	危 険 運 転 致 死 傷	122 (14.6)	55 (14.8)	9 (14.5)	22 (14.4)	36 (14.5)	$\chi^2 (6) = 8.695, p = .191$
	過 失 運 転 致 死 傷 等	289 (34.6)	110 (29.6)	26 (41.9)	61 (39.9)	92 (36.9)	
	道 路 交 通 法 違 反	425 (50.8)	207 (55.6)	27 (43.5)	70 (45.8)	121 (48.6)	
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し	442 (52.9)	△ 240 (64.5)	▽ 10 (16.1)	▽ 41 (26.8)	△ 151 (60.6)	$\chi^2 (3) = 101.614, p < .001$ $\chi^2 (3) = 19.545, p < .001$ $\chi^2 (3) = 5.210, p = .157$ $\chi^2 (3) = 415.434, p < .001$ Fisherの正確確率検定、 $p = .871$
	暴 力 犯 罪	72 (8.6)	34 (9.1)	3 (4.8)	△ 25 (16.3)	▽ 10 (4.0)	
	財 産 犯 罪	223 (26.7)	89 (23.9)	20 (32.3)	37 (24.2)	77 (30.9)	
	薬 物 犯 罪	118 (14.1)	▽ -	△ 44 (71.0)	△ 74 (48.4)	▽ -	
	性 犯 罪	7 (0.8)	3 (0.8)	-	2 (1.3)	2 (0.8)	
	そ の 他	189 (22.6)	79 (21.2)	19 (30.6)	34 (22.2)	57 (22.9)	

交通犯罪に関する研究

② 処遇状況

区分		総数	飲酒群	薬物群	飲酒・薬物群	飲酒・薬物なし群	
総数		836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)	
受講済みの特別改善指導	薬物依存離脱指導	なし	777 (92.9)	367 (98.7)	43 (69.4)	119 (77.8)	248 (99.6)
		あり	59 (7.1)	5 (1.3)	19 (30.6)	34 (22.2)	1 (0.4)
	暴力団離脱指導	なし	826 (98.8)	370 (99.5)	60 (96.8)	149 (97.4)	247 (99.2)
		あり	10 (1.2)	2 (0.5)	2 (3.2)	4 (2.6)	2 (0.8)
	性犯罪再犯防止指導	なし	836 (100.0)	372 (100.0)	62 (100.0)	153 (100.0)	249 (100.0)
		あり	-	-	-	-	-
	被害者の視点を取り入れた教育	なし	788 (94.3)	350 (94.1)	61 (98.4)	151 (98.7)	226 (90.8)
		あり	48 (5.7)	22 (5.9)	1 (1.6)	2 (1.3)	23 (9.2)
	交通安全指導	なし	540 (64.6)	227 (61.0)	48 (77.4)	105 (68.6)	160 (64.3)
		あり	296 (35.4)	145 (39.0)	14 (22.6)	48 (31.4)	89 (35.7)
	就労準備指導	なし	818 (97.8)	363 (97.6)	61 (98.4)	148 (96.7)	246 (98.8)
		あり	18 (2.2)	9 (2.4)	1 (1.6)	5 (3.3)	3 (1.2)
受講済みの一般改善指導	アルコール依存	789 (94.4)	336 (90.3)	62 (100.0)	142 (92.8)	249 (100.0)	
	回復プログラム	あり	47 (5.6)	36 (9.7)	-	11 (7.2)	-

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。  
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。  
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。  
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。  
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。  
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。  
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「その他」は、大麻取締法違反、住居侵入、文書偽造等である。  
 9 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②のうち「受講済みの特別改善指導」は、重複計上である。  
 10 「受講済みの特別改善指導」及び「受講済みの一般改善指導」は、調査時点で分析対象者が収容されている刑事施設での受講状況である。  
 11 ( )内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率(重複計上による。)である。  
 12 ①は、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

## 2 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群の4群を比較する。

### (1) 過去の交通違反による検挙歴等

#### ア 運転免許停止・取消歴

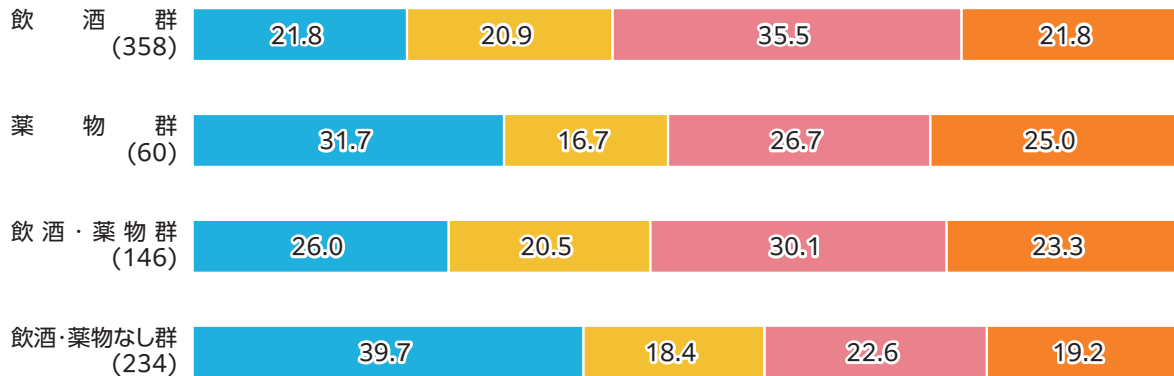
今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴（本章第3節3項（1）ア参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-1図のとおりである。

薬物群と飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」（それぞれ31.7%、39.7%）の構成比が最も高く、飲酒群と飲酒・薬物群は、「免許取消処分のみあり」（それぞれ35.5%、30.1%）の構成比が最も高かった。また、運転免許に関する行政処分歴のある者の構成比は、飲酒・薬物なし群は約6割であるのに対し、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は、約7割から約8割であった。その中で、免許取消処分歴のある者（「免許取消処分のみあり」及び「免許停止・取消処分あり」に回答した者の合計をいう。以下アにおいて同じ。）の構成比は、飲酒・薬物なし群は約4割であるのに対し、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は、5割を超えた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒群では、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に高く、「いずれもなし」の構成比が有意に低かった。また、飲酒・薬物なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「免許取消処分のみあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群は運転免許に関する行政処分歴のある者が約7割から8割と多く、飲酒群は他の群と比較すると、免許取消処分歴のある者が多いことがうかがわれた。

4-4-2-1 図 運転免許停止・取消歴（飲酒運転・薬物経験の有無別）



$\chi^2(9)=26.460, p=.002$

■ いずれもなし ■ 免許停止処分のみあり ■ 免許取消処分のみあり ■ 免許停止・取消処分あり

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。

3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。

4 ( ) 内は、実人員である。

イ 交通違反による検挙歴及び検挙内容

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。本章第3節3項（1）イ参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-2図①のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群のいずれも、「あり（2、3回程度）」（それぞれ33.6%、41.7%、27.7%、32.2%）の構成比が最も高かった。また、飲酒・薬物群では、「あり（6回以上）」の構成比が約4分の1を占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

次に、交通違反による検挙歴を「あり」と回答した者を対象として、検挙されたことのある交通違反の内容（本章第3節3項（1）イ参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に各項目の該当率を見ると、4-4-2-2図②のとおりである。

飲酒群は、「飲酒運転」（56.1%）の該当率が最も高く、次いで、「無免許運転」（53.2%）、「速度超過」（44.3%）の順であった。

薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群は、同様の傾向が見られ、「無免許運転」の該当率が

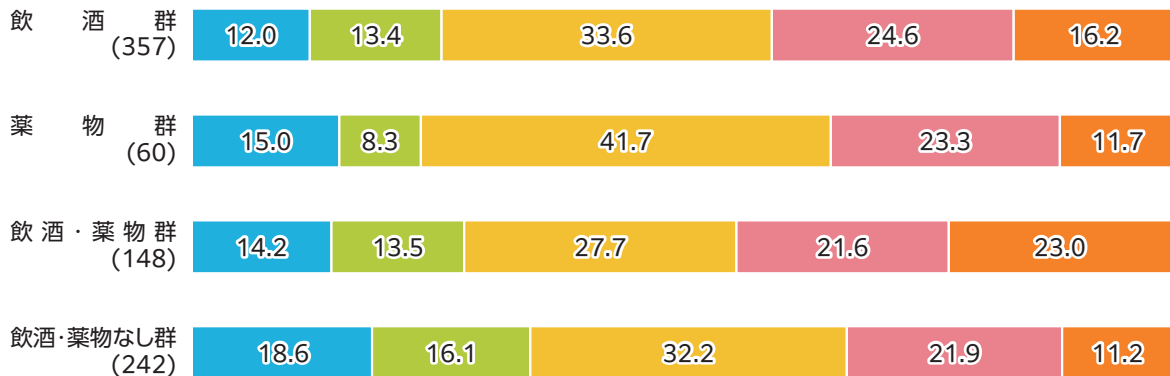
いずれも5割を超えて最も高く、次いで、「速度超過」がいずれも4割を超え、「一時停止違反」がいずれも約4割の該当率であった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、「信号無視」( $\chi^2(3)=8.147$ 、 $p=.043$ )、「飲酒運転」(Fisherの正確確率検定、 $p<.001$ )及び「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」( $\chi^2(3)=37.355$ 、 $p<.001$ )の3項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「信号無視」では、飲酒・薬物群が有意に高かった。「飲酒運転」では、飲酒群が有意に高かった。「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」では、薬物群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無にかかわらず、「無免許運転」、「速度超過」及び「一時停止違反」で検挙された経験のある者が多いこと、飲酒・薬物群において、他の群と比較すると、「信号無視」及び「不救護・不申告(ひき逃げ・当て逃げ)」の該当率が高いことが示された。

#### 4-4-2-2 交通違反による検挙歴及び検挙内容(飲酒運転・薬物経験の有無別)

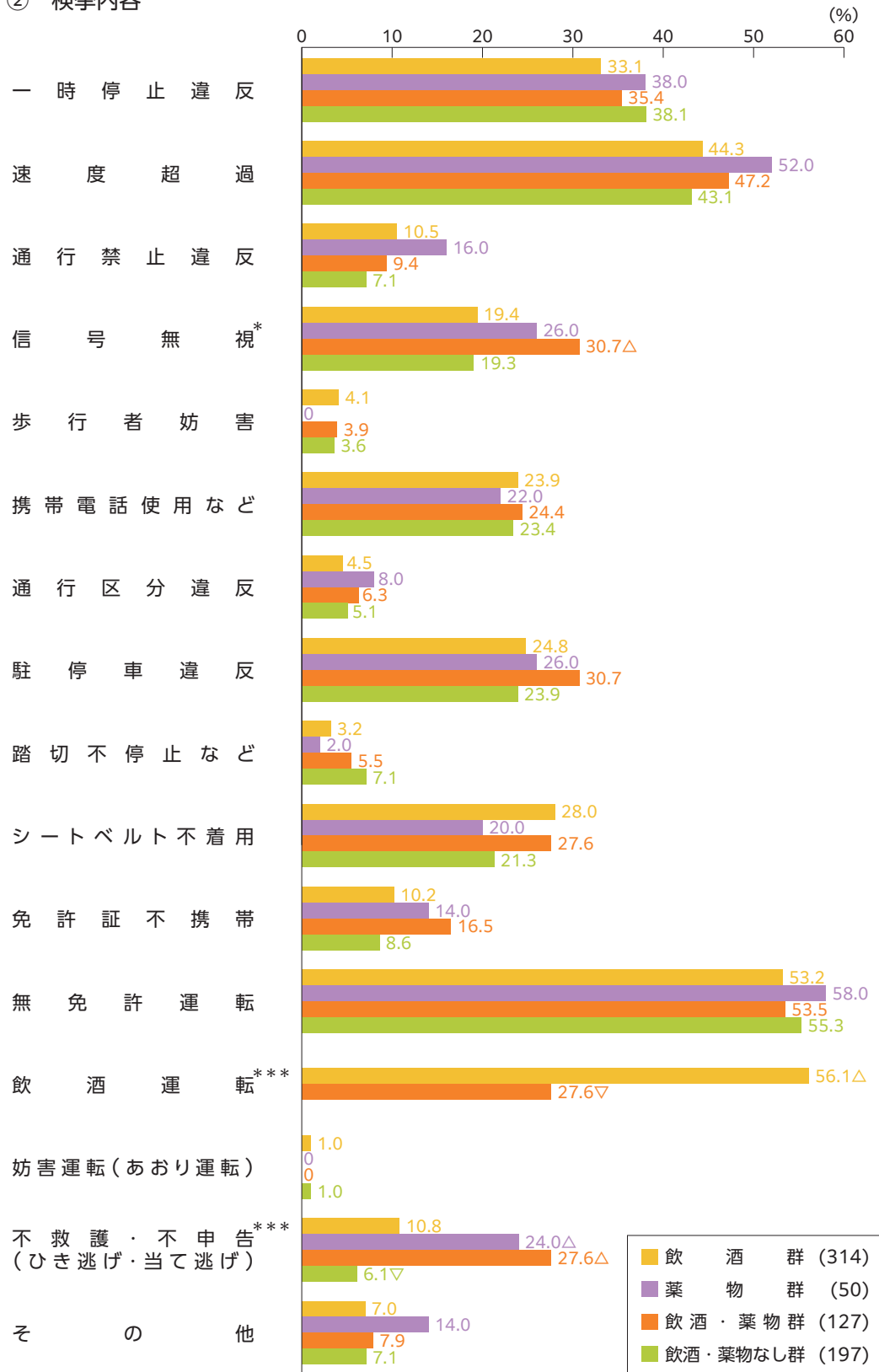
##### ① 交通違反による検挙歴



$\chi^2(12)=18.797$ 、 $p=.094$

■なし ■あり(1回) ■あり(2、3回程度) ■あり(4、5回程度) ■あり(6回以上)

② 検挙内容



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通違反による検挙歴及び検挙内容が不詳の者を除く。  
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度(いわゆる青切符)を含む。  
 4 ②は、①において「あり」と回答した者に限る。  
 5 ②は、各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 6 ②の飲酒運転は、飲酒群及び飲酒・薬物群に限る。  
 7 ②の\*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は漸近有意確率(度数が少ない場合はFisherの正確有意確率)である。  
 8 ②は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 9 ( )内は、実人員である。

## ウ 交通事故歴

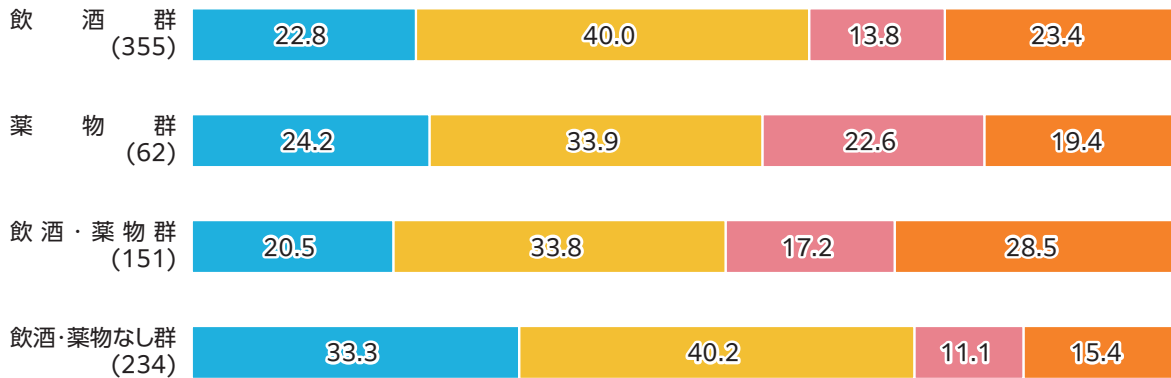
今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故の有無（本章第3節3項（1）ウ参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-3図のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群のいずれにおいても、「物損・自損事故のみあり」（それぞれ40.0%、33.9%、33.8%、40.2%）の構成比が最も高い。次いで、薬物群及び飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」（それぞれ24.2%、33.3%）の構成比が高いのに対し、飲酒群及び飲酒・薬物群は、「どちらもあり」（それぞれ23.4%、28.5%）の構成比が高かった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「どちらもあり」の構成比が有意に高かった。また、飲酒・薬物なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高く、「どちらもあり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、飲酒・薬物なし群は、「いずれもなし」の構成比が約3割で、他の群と比べて高かった。また、飲酒・薬物群では「どちらもあり」の構成比が約3割を占めており、他の群と比較して高く、物損事故及び人身事故のいずれも起こしている者が多いことが示唆された。

4-4-2-3 図 交通事故歴（飲酒運転・薬物経験の有無別）



$\chi^2(9)=23.415, p=.005$

■ 1 2 3 4

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 交通事故歴が不詳の者を除く。

3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。

4 ( ) 内は、実人員である。

## (2) 過去の交通違反・危険な運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験（本章第3節3項（2）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-4図のとおりである。なお、「飲酒運転経験」の項目は、飲酒群と飲酒・薬物群の2群で、「薬物使用運転経験」の項目は、薬物群と飲酒・薬物群の2群で比較した。

4群で比較した「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」及び「無免許運転経験」の4項目全てにおいて、飲酒・薬物群は、「あり（4回以上）」が約5割から6割を占め、「あり（3回以下）」と合わせた構成比も飲酒・薬物群は4群の中で最も高く、飲酒・薬物なし群は最も低かった。

また、2群で比較した、「飲酒運転経験」及び「薬物使用運転経験」の2項目全てにおいて、飲酒・薬物群は、「あり（4回以上）」が約7割を占めて高かった。

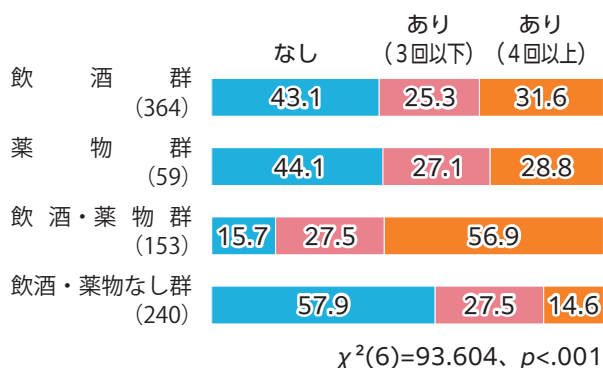
$\chi^2$ 検定の結果、全ての項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「体調不良での運転経験」及び「赤信号無視経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒・薬物なし群の「なし」が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」及び飲酒・薬物なし群の「あり（4回以上）」が有意に低かった。「30km/h以上の速度違反経験」及び「無免許運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒・薬物なし群の「なし」が有意に高く、飲酒・薬物群の「なし」、「あり（3回以下）」及び飲酒・薬物なし群の「あり（4回以上）」が有意に低かった。

また、「飲酒運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び飲酒群の「あり（3回以下）」が有意に高く、「薬物使用運転経験」では、飲酒・薬物群の「あり（4回以上）」及び薬物群の「なし」が有意に高かった。なお、2項目のいずれにおいても、各群で「なし」と回答した者が一定数いるところ、そのような回答をするに至った理由については、社会的に望ましい回答をしようとした、質問項目の内容を正確に理解していなかった、今回の受刑に係る交通犯罪が初めての違反であり、過去の違反歴はなかった等の可能性が考えられた。

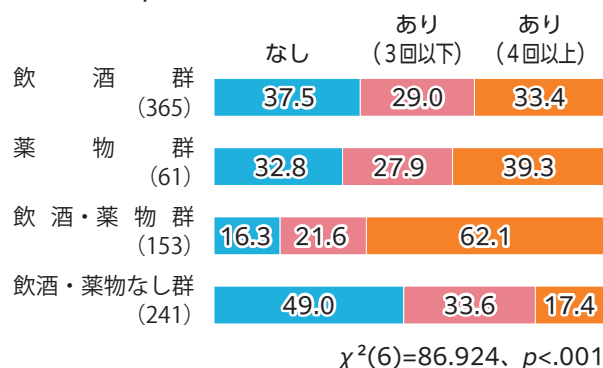
以上の結果から、4群で比較すると、いずれの違反の構成比も飲酒・薬物群において高く、飲酒・薬物群の違反歴が多いことが示された。また、飲酒運転や薬物使用下での運転経験も、飲酒・薬物群が、飲酒群又は薬物群よりも高かったことから、飲酒・薬物群がこれらの違反に対して最もリスクが高いことが示唆された。

**4-4-2-4 図 交通違反・危険な運転の経験（飲酒運転・薬物経験の有無別）**

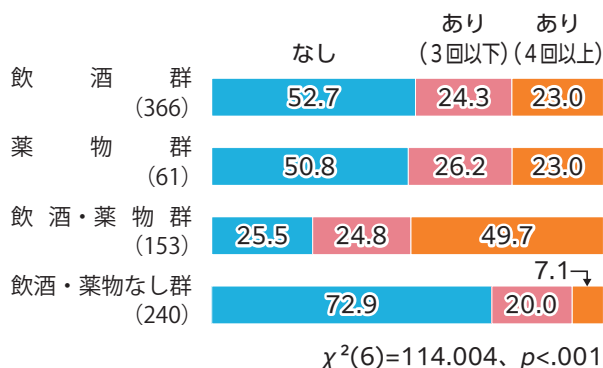
① 体調不良での運転経験



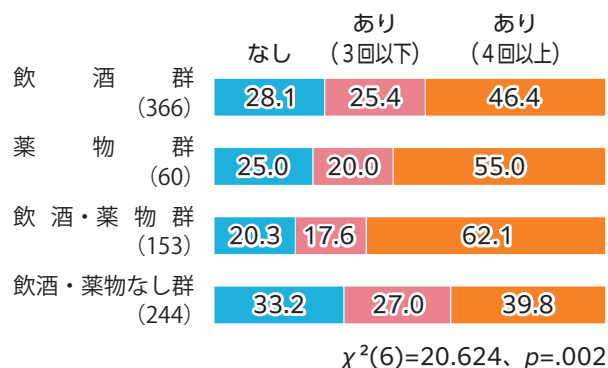
② 30km/h以上の速度違反経験



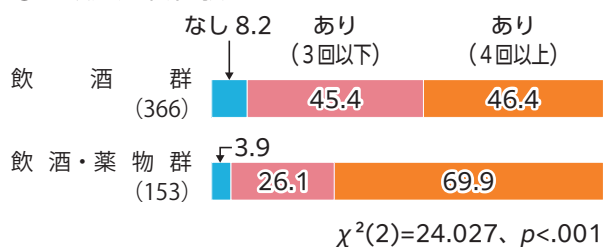
③ 赤信号無視経験



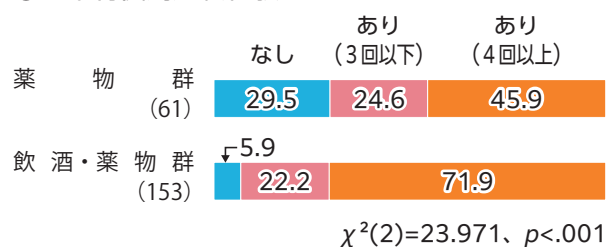
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。  
 3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。  
 4 ⑤は、飲酒群及び飲酒・薬物群に限り、⑥は薬物群及び飲酒・薬物群に限る。  
 5 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。  
 6 ( )内は、実人員である。

**(3) あおり運転の経験**

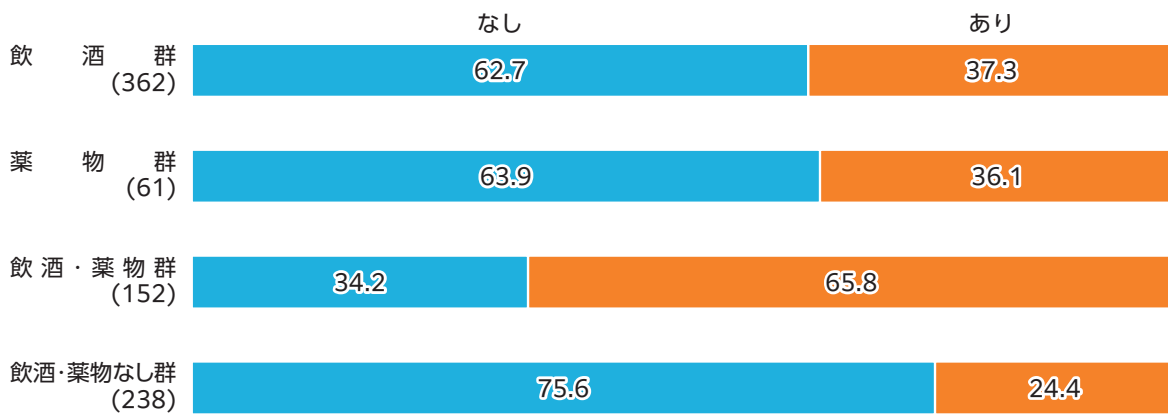
今回の受刑に係る交通犯罪より前のあおり運転の経験（本章第3節3項（3）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-2-5図のとおりである。

飲酒・薬物群の約7割、飲酒群及び薬物群の約4割、飲酒・薬物なし群の約2割が、あおり運転の経験「あり」に該当した。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「あり」の構成比が有意に高く、飲酒・薬物なし群では、「なし」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、あおり運転の経験がある者が多いことが示された。

**4-4-2-5 図 あおり運転の経験（飲酒運転・薬物経験の有無別）**



$\chi^2(3)=68.072, p<.001$

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 あおり運転の経験が不詳の者を除く。  
 3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。  
 4 ( )内は、実人員である。

**(4) 交通安全に関する意識の問題**

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-4-2-6表のとおりである。

項目によって平均得点に差があるものの、全ての項目において、飲酒・薬物群の得点が最も高かった。

各項目の得点を従属変数、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別の4群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、全ての項目において有意な差が見られた。多重比較の結果、全ての項目において、飲酒・薬物なし群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。また、「周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている」、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」及び「無理な割り込みをしないよう心掛けている」の8項目において、飲酒群及び薬物群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、安全運転に関する意識が低いことが示された。

4-4-2-6 表 交通安全に関する意識の問題（飲酒運転・薬物経験の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	飲酒群	360	2.28	1.18	$F(3, 225.687) = 5.949$ 、 $p = .001$ 、 $\epsilon^2 = .019$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	60	2.18	1.26	
	飲酒・薬物群	152	2.57	1.29	
	飲酒・薬物なし群	248	2.04	1.16	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	飲酒群	366	1.90	1.08	$F(3, 231.911) = 6.466$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .023$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.80	1.03	
	飲酒・薬物群	153	2.27	1.25	
	飲酒・薬物なし群	249	1.75	1.02	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	飲酒群	367	1.43	0.77	$F(3, 245.321) = 4.924$ 、 $p = .002$ 、 $\epsilon^2 = .021$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.31	0.56	
	飲酒・薬物群	153	1.75	1.12	
	飲酒・薬物なし群	248	1.41	0.81	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	飲酒群	368	1.74	1.26	$F(3, 231.183) = 17.056$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .062$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.52	1.07	
	飲酒・薬物群	153	2.33	1.57	
	飲酒・薬物なし群	249	1.38	0.94	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	飲酒群	365	2.88	1.41	$F(3, 231.024) = 16.749$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .051$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	2.84	1.49	
	飲酒・薬物群	152	3.38	1.31	
	飲酒・薬物なし群	248	2.41	1.37	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	飲酒群	365	2.65	1.49	$F(3, 260.012) = 166.167$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .290$ 飲酒・薬物なし群、薬物群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	60	1.13	0.47	
	飲酒・薬物群	153	2.92	1.50	
	飲酒・薬物なし群	248	1.11	0.55	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	飲酒群	366	2.34	1.40	$F(3, 232.092) = 23.689$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .076$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群 薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	2.03	1.33	
	飲酒・薬物群	153	2.99	1.44	
	飲酒・薬物なし群	249	1.84	1.21	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	飲酒群	366	1.69	0.95	$F(3, 231.260) = 6.755$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .025$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	61	1.57	0.88	
	飲酒・薬物群	153	2.01	1.15	
	飲酒・薬物なし群	249	1.54	0.83	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいらないか注意するよう心掛けている	飲酒群	369	1.53	0.82	$F(3, 238.120) = 8.394$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .036$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.40	0.66	
	飲酒・薬物群	153	1.88	1.13	
	飲酒・薬物なし群	249	1.39	0.69	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	飲酒群	369	2.04	1.14	$F(3, 229.447) = 10.108$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .035$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.19	1.25	
	飲酒・薬物群	153	2.48	1.29	
	飲酒・薬物なし群	248	1.81	1.08	
無理な追越しをしないよう心掛けている	飲酒群	367	1.81	1.12	$F(3, 228.350) = 14.442$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .058$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.92	1.25	
	飲酒・薬物群	153	2.50	1.36	
	飲酒・薬物なし群	249	1.67	1.05	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	飲酒群	368	1.69	1.04	$F(3, 230.359) = 15.050$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .063$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群、薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.71	1.05	
	飲酒・薬物群	153	2.31	1.32	
	飲酒・薬物なし群	248	1.50	0.92	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	飲酒群	368	2.83	1.43	$F(3, 826) = 6.219$ 、 $p < .001$ 、 $\epsilon^2 = .019$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.81	1.37	
	飲酒・薬物群	152	2.96	1.37	
	飲酒・薬物なし群	248	2.42	1.38	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

### (5) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（本章第3節3項（5）参照）について、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-4-2-7表のとおりである。

全ての項目において、飲酒・薬物群の得点が最も高かった。

各項目の得点を従属変数、飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別の4群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の6項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、いずれの項目も、飲酒・薬物なし群より飲酒・薬物群の得点が有意に高かった。また、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の4項目において、飲酒群より飲酒・薬物群の得点が高く、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の2項目において、薬物群より飲酒・薬物群の得点が高かった。

以上の結果から、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、運転技術に関する認識の問題性が大きいことが示された。

4-4-2-7表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（飲酒運転・薬物経験の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	飲酒群	369	3.40	0.79	$F(3, 827) = 2.027, p = .109, \epsilon^2 = .004$
	薬物群	62	3.52	0.82	
	飲酒・薬物群	153	3.58	0.71	
	飲酒・薬物なし群	247	3.49	0.78	
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	飲酒群	368	2.67	0.94	$F(3, 827) = 7.120, p < .001, \epsilon^2 = .022$ 飲酒・薬物なし群、薬物群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.27	0.98	
	飲酒・薬物群	153	2.76	0.93	
	飲酒・薬物なし群	248	2.43	0.98	
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	飲酒群	367	2.51	0.83	$F(3, 822) = 1.619, p = .183, \epsilon^2 = .002$
	薬物群	62	2.53	0.90	
	飲酒・薬物群	151	2.66	0.83	
	飲酒・薬物なし群	246	2.46	0.93	
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	飲酒群	369	2.17	0.95	$F(3, 827) = 7.651, p < .001, \epsilon^2 = .023$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群、飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.02	0.95	
	飲酒・薬物群	153	2.38	1.01	
	飲酒・薬物なし群	247	1.93	0.91	
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	飲酒群	366	2.60	0.99	$F(3, 826) = 6.907, p < .001, \epsilon^2 = .021$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.68	1.08	
	飲酒・薬物群	153	2.93	0.95	
	飲酒・薬物なし群	249	2.47	0.98	
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	飲酒群	367	2.51	0.89	$F(3, 827) = 12.894, p < .001, \epsilon^2 = .041$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.48	0.95	
	飲酒・薬物群	153	2.76	0.88	
	飲酒・薬物なし群	249	2.21	0.86	
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	飲酒群	369	1.62	0.79	$F(3, 829) = 3.949, p = .008, \epsilon^2 = .011$ 飲酒・薬物なし群、飲酒群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	1.69	0.86	
	飲酒・薬物群	153	1.84	0.78	
	飲酒・薬物なし群	249	1.57	0.81	
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	飲酒群	368	2.34	0.90	$F(3, 828) = 14.556, p < .001, \epsilon^2 = .047$ 飲酒・薬物なし群 < 飲酒群 < 飲酒・薬物群 薬物群 < 飲酒・薬物群
	薬物群	62	2.31	1.02	
	飲酒・薬物群	153	2.71	0.91	
	飲酒・薬物なし群	249	2.08	0.96	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 多重比較は、Bonferroniの方法によった。

### 3 今後の運転等について

ここでは、今後の自動車等の運転に関する考えや、交通犯罪を二度と起こさないようにするために何が必要と考えているかについて、飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群の4群を比較する。

#### (1) 今後の運転について

##### ア 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考え（本章第3節6項（1）ア参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-1図のとおりである。

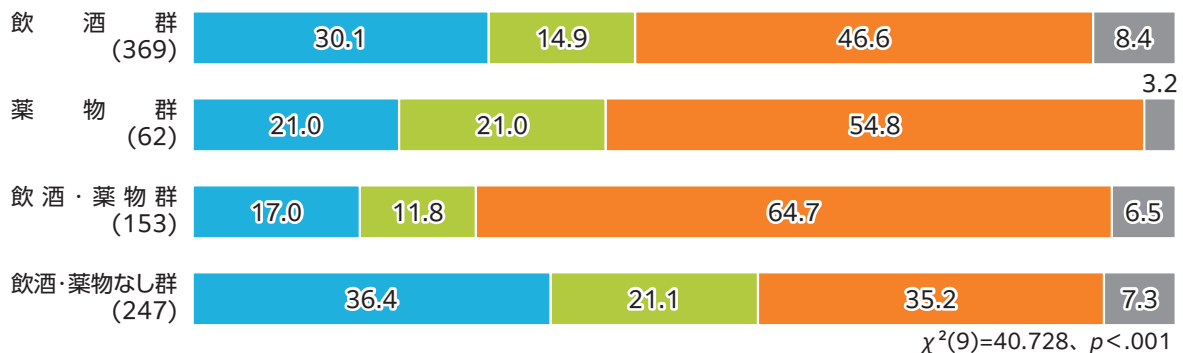
飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、いずれも、「今後も運転するつもり」の構成比が最も高く、特に、飲酒・薬物群においては約3分の2が、「今後も運転するつもり」と回答していた。

飲酒・薬物なし群では、「今後は運転をするつもりはない」（36.4%）の構成比が最も高かったが、「今後も運転するつもり」（35.2%）の構成比と僅差であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・薬物群では、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に高く、「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に低かった。また、飲酒・薬物なし群では、「必要があれば運転する可能性はある」及び「今後は運転をするつもりはない」の構成比が有意に高く、「今後も運転するつもり」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、いずれの群においても、今後も運転する又は必要があれば運転すると考えている者が半数以上を占め、中でも、飲酒・薬物群では、他の群と比較して、「今後も運転するつもり」の構成比が高いことが示された。

4-4-3-1 図 今後の運転に対する考え（飲酒運転・薬物経験の有無別）



■ 今後は運転をするつもりはない ■ 必要があれば運転する可能性はある  
 ■ 今後も運転するつもり ■ わからない

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転に対する考えが不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## イ 運転を続ける理由及び年齢

### (ア) 運転を続ける理由

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、今後、自動車等を運転する理由や必要性（本章第3節6項（1）イ（ア）参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-2図①のとおりである。

飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群は、「買い物などの日常生活の足で使うから」の該当率が最も高く（それぞれ83.8%、56.9%）、次いで、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（それぞれ69.2%、56.2%）、「通勤・通学で使うから」（それぞれ68.4%、45.3%）の順であった。

飲酒群は、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」及び「買い物などの日常生活の足で使うから」（いずれも65.2%）の該当率が最も高く、次いで、「通勤・通学で使うから」（63.9%）の該当率が高かった。

薬物群は、「自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから」（74.5%）の該当率が最も高く、次いで、「買い物などの日常生活の足で使うから」（57.4%）、「通勤・通学で使うから」（48.9%）の順であった。

一方、各群に共通して、「自動車などを運転できる家族がないから」、「居住地の近くに公共交通機関がないから」及び「居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから」の該当率が低かった。

$\chi^2$ 検定の結果、「通勤・通学で使うから」（ $\chi^2(3)=19.092$ 、 $p<.001$ ）及び「買い物などの日常生活の足で使うから」（ $\chi^2(3)=23.168$ 、 $p<.001$ ）の2項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、「通勤・通学で使うから」では、飲酒群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「買い物などの日常生活の足で使うから」では、飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

### (イ) 運転を続ける年齢

前記アで、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者を対象として、運転を続ける年齢（本章第3節6項（1）イ（イ）参照）について、各項目の構成比を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-2図②のとおりである。

飲酒群、薬物群、飲酒・薬物群及び飲酒・薬物なし群とも、「特に決めていない」（それぞれ67.4%、57.4%、61.5%、59.0%）の構成比が最も高く、次いで「65～74歳」（それぞれ14.5%、

23.4%、18.8%、20.1%)、「75歳以上」(それぞれ14.1%、17.0%、15.4%、13.7%)の順であった。

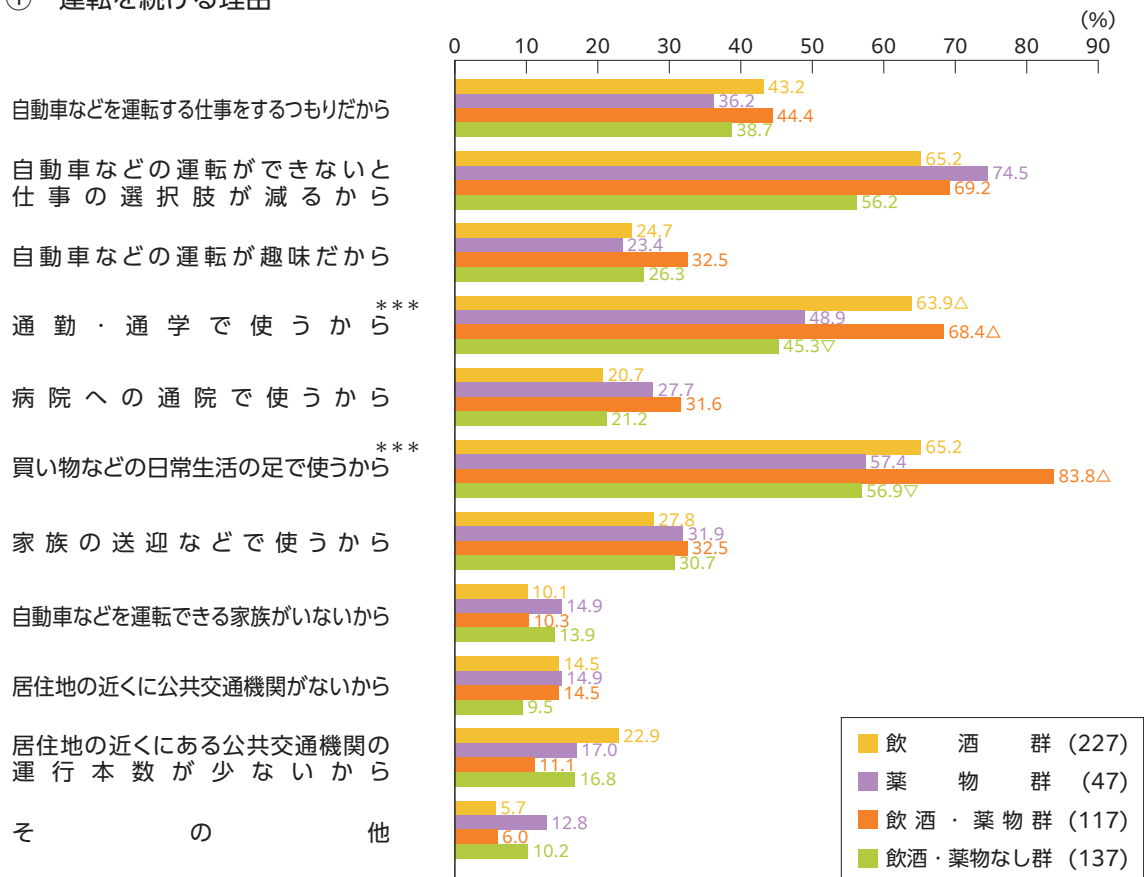
$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

(ウ) 小括

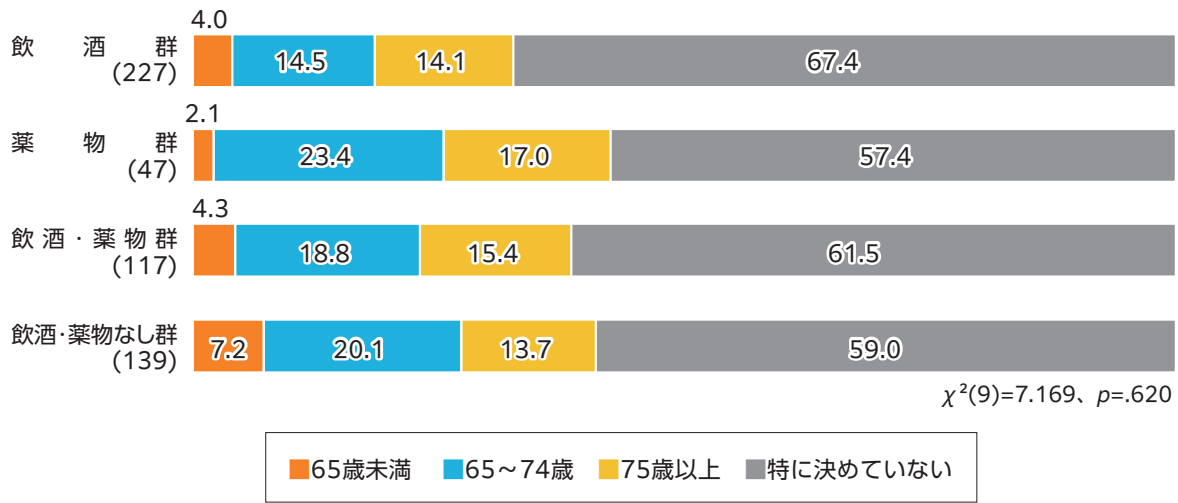
以上の結果から、今後も運転を続ける理由として、いずれも他の群との比較において、飲酒群及び飲酒・薬物群では、通勤・通学で使うことを理由とする者が多く、加えて飲酒・薬物群では、買い物などの日常生活の足で使うことを理由とする者も多いことが示された。また、今後も運転をする場合に何歳くらいまで運転するかについては、いずれの群においても、特に決めていない者が半数を超えるが、75歳以上と回答する者も1割から2割程度いることが示された。

4-4-3-2 図 運転を続ける理由及び年齢（飲酒運転・薬物経験の有無別）

① 運転を続ける理由



② 運転を続ける年齢



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転について、「今後も運転するつもり」又は「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者に限る。  
 3 運転を続ける理由及び運転を続ける年齢が不詳の者を除く。  
 4 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 ①の\*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6 ①は、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

ウ 今後は運転をしない理由

前記アで、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者を対象として、今後は運転をしない理由（本章第3節6項（1）ウ参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-3図のとおりである。

飲酒群及び薬物群では、「自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから」（それぞれ47.2%、53.8%）の該当率が最も高く、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（それぞれ46.3%、46.2%）の該当率が高かった。

飲酒・薬物群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」及び「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（いずれも54.2%）の該当率が最も高かった。

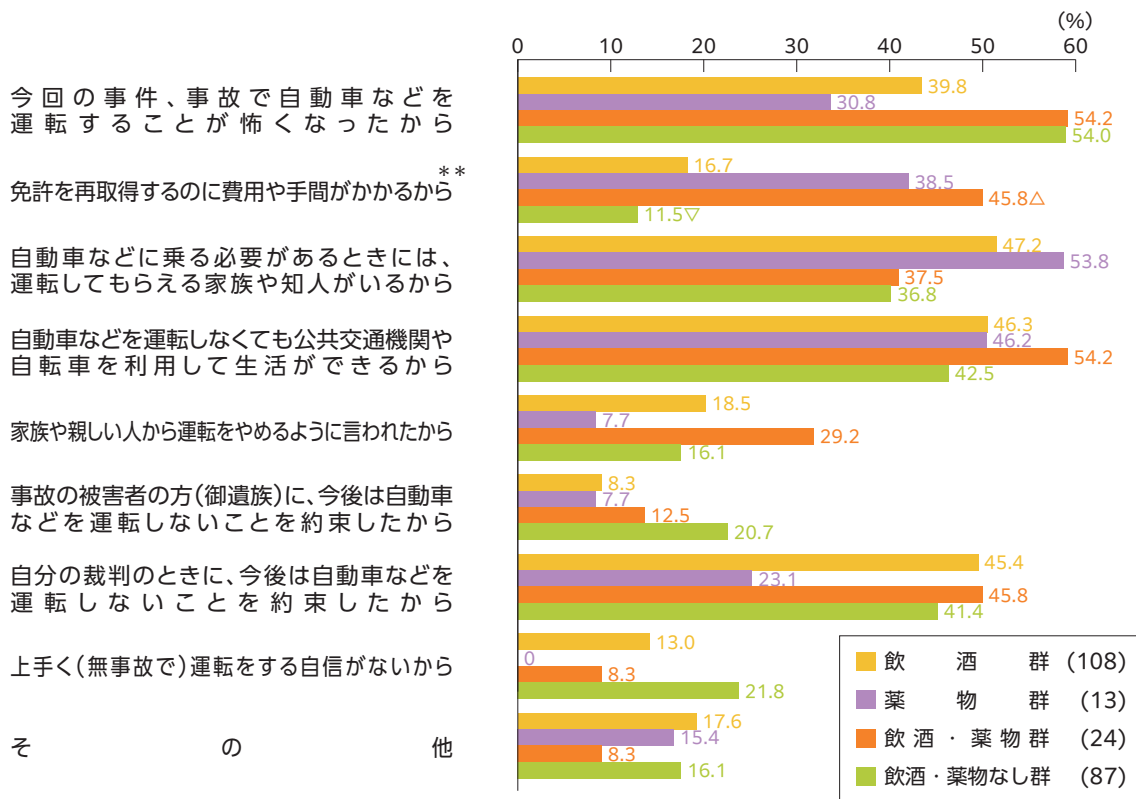
飲酒・薬物なし群では、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」（54.0%）の該当率が最も高く、次いで、「自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから」（42.5%）の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「免許を再取得するのに費用や手間がかかるから」（Fisherの正確確率検定、 $p=.001$ ）の1項目で有意差が見られた。調整済み残差を見ると、飲酒・

薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。

以上の結果から、運転をしない理由として、全体的な傾向としては、公共交通機関等の利用や他者への運転依頼が可能であること、及び今回の交通犯罪により運転が怖くなったことを理由に挙げる者が多いことが示された。一方、4群で比較すると、飲酒・薬物群では、免許の再取得における費用や手間といった自身の都合を理由に挙げる者が多いことがうかがえた。

**4-4-3-3 図 今後は運転をしない理由（飲酒運転・薬物経験の有無別）**



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今後の運転について、「今後は運転をするつもりはない」と回答した者に限る。  
 3 今後は運転をしない理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( ) 内は、実人員である。

**(2) 交通犯罪を起こさないために必要なこと**

交通犯罪を二度と起こさないために必要なこと（本章第3節6項（3）及び（4）参照）について、各項目の該当率を飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、4-4-3-4図のとおりである。

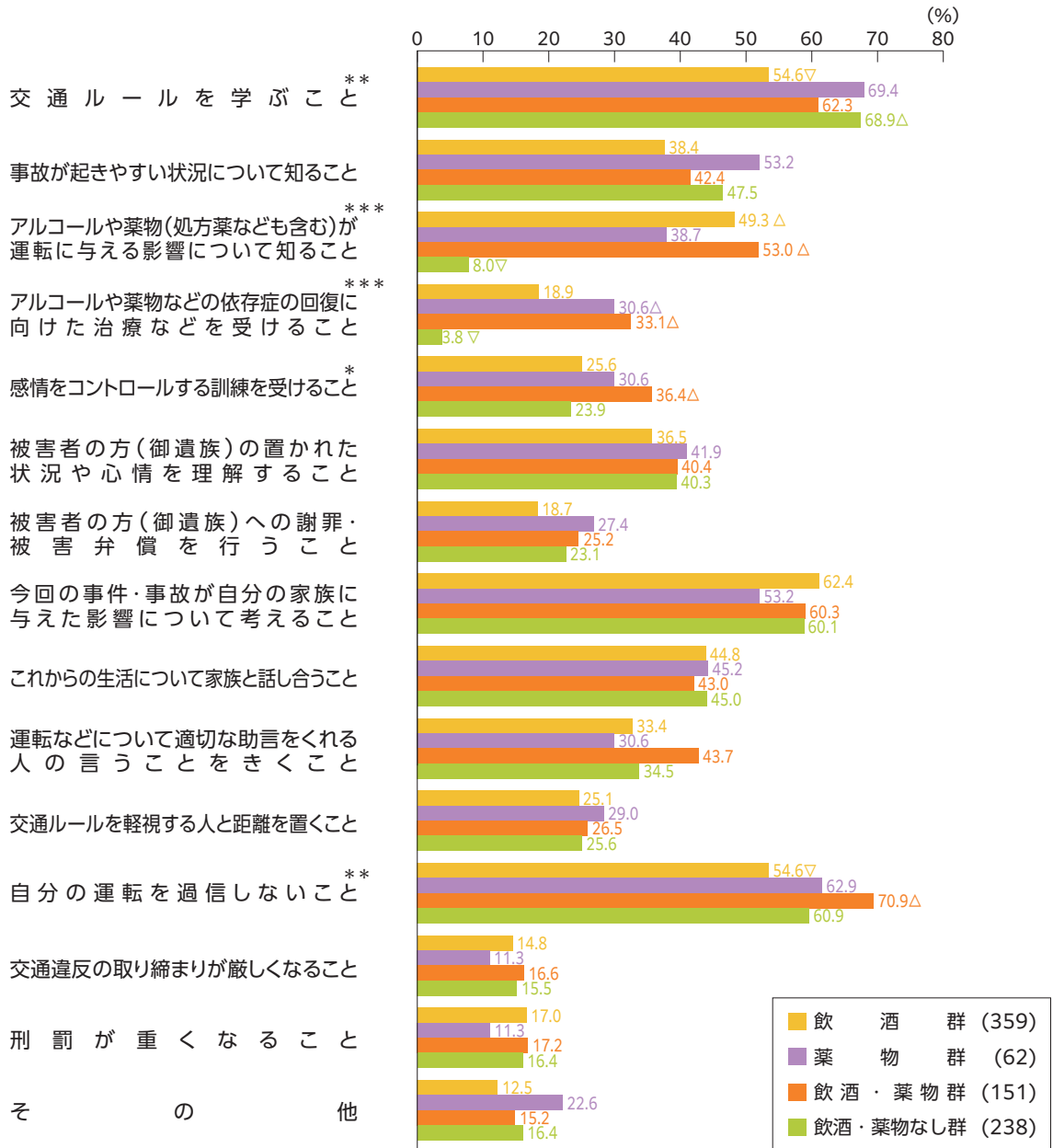
各群で、該当率が最も高いものを見ると、薬物群及び飲酒・薬物なし群では、「交通ルールを学ぶこと」（それぞれ69.4%、68.9%）、飲酒群では、「今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること」（62.4%）、飲酒・薬物群では、「自分の運転を過信しないこと」（70.9%）であった。

$\chi^2$ 検定の結果、「交通ルールを学ぶこと」（ $\chi^2(3)=14.367$ 、 $p=.002$ ）、「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」（ $\chi^2(3)=125.849$ 、 $p<.001$ ）、「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」（ $\chi^2(3)=62.828$ 、 $p<.001$ ）、「感情をコントロールする訓練を受けること」（ $\chi^2(3)=8.469$ 、 $p=.037$ ）及び「自分の運転を過信しないこと」（ $\chi^2(3)=12.100$ 、 $p=.007$ ）の5項目で有意差が見られた。

調整済み残差を見ると、「交通ルールを学ぶこと」では、飲酒・薬物なし群が有意に高く、飲酒群が有意に低かった。「アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること」では、飲酒群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること」では、薬物群及び飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒・薬物なし群が有意に低かった。「感情をコントロールする訓練を受けること」では、飲酒・薬物群が有意に高かった。「自分の運転を過信しないこと」では、飲酒・薬物群が有意に高く、飲酒群が有意に低かった。

以上の結果から、いずれの群においても、今後、交通犯罪を起こさないためには、交通ルールを学ぶこと、自分の運転を過信しないこと、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えることが必要と考える者の該当率が5割を超えて多いことが示された。飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、飲酒や薬物が運転に与える影響を知ることが必要だと考える者は4割から5割程度である一方、依存症の回復に向けた治療を受けたりすることが必要だと考える者は、2割から3割程度にとどまっており、飲酒や薬物が運転に影響を与えることを認識しつつも、自己の飲酒や薬物使用の程度は治療を受けるほどではないと捉えている者が一定数存在することがうかがえた。また、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、自己の感情をコントロールする訓練が必要であると感じている者が多いことも示された。

4-4-3-4 図 交通犯罪を起こさないために必要なこと（飲酒運転・薬物経験の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通犯罪を起こさないために必要なことが不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 4 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率(度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率)である。  
 5  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 6 ( )内は、実人員である。

## 第5節 調査の結果（あおり運転経験の有無別）

本節では、調査の結果についてあおり運転経験の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。

なお、本節以降においては、分析対象者について、Q16における他の車の走行の妨害を目的とした、対向車線からの接近や逆走、後続車に対する不要な急ブレーキ、前の車への車間距離を詰めた接近、急な進路変更や蛇行運転、左車線からの追越しや無理な追越し、不必要に継続したハイビームの点灯、不必要に反復したクラクションの吹鳴、急な加減速や他車への幅寄せ、高速自動車国道などの本線車道における低速走行、高速自動車国道などにおける駐停車のほか、Q20の交通違反の検挙歴における妨害運転（あおり運転）、今回の受刑に係る本件罪名における道路交通法違反（妨害運転（あおり運転））のいずれか一つでも該当した者（以下「あおり運転あり群」という。）及びそれらに該当しない者（以下「あおり運転なし群」という。）の2群に分けた上で、比較・分析を行った。

### 1 基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数等は、4-5-1-1表のとおりである。あおり運転あり群の罪名別の構成比を見ると、道路交通法違反（47.2%）が最も高く、次いで過失運転致死傷等（35.8%）、危険運転致死傷（17.1%）の順であった。なお、総数の罪名別構成比においても、道路交通法違反（50.8%）が最も高く、危険運転致死傷（14.6%）が最も低いことに留意が必要である。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、 $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定を行った結果、性別、年齢層、刑名、保護処分歴及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、あおり運転あり群の「男性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、あおり運転なし群の「65歳以上」の構成比が有意に高かった。

刑名では、あおり運転あり群の「懲役」及びあおり運転なし群の「禁錮」の構成比が有意に高かった。

保護処分歴では、あおり運転あり群の「保護観察等」及び「少年院送致」並びにあおり運転なし群の「なし」の構成比が有意に高かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、あおり運転あり群の「暴力犯罪」及び「薬物犯罪」の

該当率が有意に高かった。

ウ 以上の結果から、他の群との比較において、あおり運転の経験を有する者は、男性、保護処分歴がある者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に暴力犯罪及び薬物犯罪のある者が多く、65歳以上の者が少ないことなどが示された。

4-5-1-1 表 基本的属性等（あおり運転経験の有無別）

属性等	区分	総数	あおり運転あり群	あおり運転なし群	統計値
総数		836 (100.0)	316 (100.0)	520 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	△ 304 (96.2) ▽ 12 (3.8)	▽ 479 (92.1) △ 41 (7.9)	Fisher の正確確率検定、 $p=.019$
年齢層	20 歳 未 満 20 ~ 29 歳 30 ~ 39 歳 40 ~ 49 歳 50 ~ 59 歳 60 ~ 64 歳 65 歳 以 上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	3 (1.0) 105 (33.3) 49 (15.6) 74 (23.5) 55 (17.5) 16 (5.1) ▽ 13 (4.1)	1 (0.2) 144 (28.1) 96 (18.7) 98 (19.1) 75 (14.6) 40 (7.8) △ 59 (11.5)	$\chi^2 (6) = 22.375, p=.001$
刑名	懲 役 懲 役（一部猶予付） 禁 錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	△ 308 (97.5) 1 (0.3) ▽ 7 (2.2)	▽ 487 (93.7) 2 (0.4) △ 31 (6.0)	Fisher の正確確率検定、 $p=.019$
刑期	1 年 以 下 2 年 以 下 3 年 以 下 5 年 以 下 5 年 を 超 え る	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	63 (19.9) 90 (28.5) 73 (23.1) 53 (16.8) 37 (11.7)	121 (23.3) 158 (30.4) 104 (20.0) 100 (19.2) 37 (7.1)	$\chi^2 (4) = 7.459, p=.114$
刑事施設への入所回数	1 回 2 回 以 上	564 (67.5) 272 (32.5)	203 (64.2) 113 (35.8)	361 (69.4) 159 (30.6)	Fisher の正確確率検定、 $p=.128$
保護処分歴	な し 保 護 観 察 等 少 年 院 送 致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	▽ 187 (59.2) △ 50 (15.8) △ 79 (25.0)	△ 393 (75.9) ▽ 51 (9.8) ▽ 74 (14.3)	$\chi^2 (2) = 25.935, p<.001$
教育程度	中 学 校 卒 業 高 等 学 校 中 退 高 等 学 校 卒 業 大 学 在 学 ・ 中 退 ・ 卒 業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	98 (31.1) 97 (30.8) 90 (28.6) 30 (9.5)	138 (26.8) 133 (25.8) 194 (37.7) 50 (9.7)	$\chi^2 (3) = 7.757, p=.051$
就労状況	有 職 無 職	583 (70.2) 248 (29.8)	214 (68.2) 100 (31.8)	369 (71.4) 148 (28.6)	Fisher の正確確率検定、 $p=.348$
精神状況	精 神 障 害 な し 知 的 障 害 神 経 症 性 障 害 発 達 障 害 精 神 作 用 物 質 使 用 に よ る 精 神 及 び 行 動 の 障 害 統 合 失 調 症 気 分（感情）障 害 そ の 他 の 精 神 障 害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	267 (85.6) 5 (1.6) 3 (1.0) 1 (0.3) 8 (2.6) 1 (0.3) 8 (2.6) 19 (6.1)	434 (85.9) 12 (2.4) 7 (1.4) 5 (1.0) 9 (1.8) 2 (0.4) 11 (2.2) 25 (5.0)	Fisher の正確確率検定、 $p=.891$
交通罪名	危 険 運 転 致 死 傷 過 失 運 転 致 死 傷 等 道 路 交 通 法 違 反	122 (14.6) 289 (34.6) 425 (50.8)	54 (17.1) 113 (35.8) 149 (47.2)	68 (13.1) 176 (33.8) 276 (53.1)	$\chi^2 (2) = 3.733, p=.155$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	な し 暴 力 犯 罪 財 産 犯 罪 薬 物 犯 罪 性 犯 罪 そ の 他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	154 (48.7) △ 37 (11.7) 80 (25.3) △ 59 (18.7) 3 (0.9) 67 (21.2)	288 (55.4) ▽ 35 (6.7) 143 (27.5) ▽ 59 (11.3) 4 (0.8) 122 (23.5)	Fisher の正確確率検定、 $p=.064$ Fisher の正確確率検定、 $p=.015$ Fisher の正確確率検定、 $p=.519$ Fisher の正確確率検定、 $p=.004$ Fisher の正確確率検定、 $p=1.000$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 各属性等が不詳の者を除く。  
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。  
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。  
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。  
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。  
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。  
 8 「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」は、重複計上である。  
 9 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「その他」は、大麻取締法違反、住居侵入、文書偽造等である。  
 10 ( ) 内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率（重複計上による。）である。  
 11  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

## 2 過去の交通違反歴・交通安全意識

ここでは、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反歴、交通安全意識等について、あおり運転あり群とあおり運転なし群を比較する。

### (1) 過去の交通違反による検挙歴等

#### ア 運転免許停止・取消歴

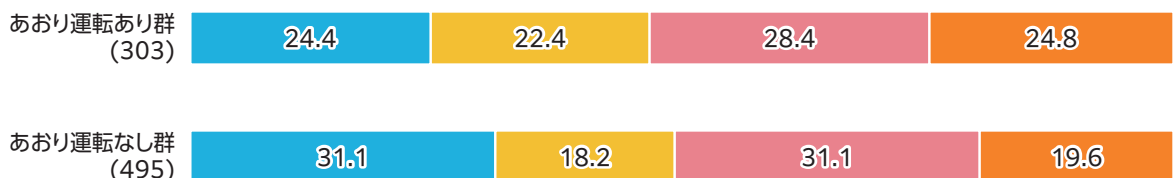
今回の受刑に係る交通犯罪より前の、運転免許に関する行政処分（免許停止処分及び免許取消処分）歴（本章第3節3項（1）ア参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-1図のとおりである。

あおり運転あり群では、「免許取消処分のみあり」の構成比が20%台後半で最も高く、次いで、「免許停止・取消処分あり」の構成比が高かったほか、行政処分歴のない者の構成比が3割を下回っていた。あおり運転なし群では、「いずれもなし」及び「免許取消処分のみあり」の構成比が最も高く、いずれも30%を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差は見られなかった。

以上の結果から、両群共に、運転免許に関する行政処分歴を有する者がおよそ7割程度であることが示された。

**4-5-2-1 図 運転免許停止・取消歴（あおり運転経験有無別）**



$\chi^2(3)=7.450, p=.059$

■ いずれもなし ■ 免許停止処分のみあり ■ 免許取消処分のみあり ■ 免許停止・取消処分あり

- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 運転免許停止・取消歴が不詳の者を除く。  
 3 「いずれもなし」は、「免許停止・免許取消処分のいずれもない」に回答した者の構成比であり、「免許停止処分のみあり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許取消処分のみあり」は、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「免許停止・取消処分あり」は、「免許停止処分あり（1回）」又は「免許停止処分あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「免許取消処分あり（1回）」又は「免許取消処分あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

#### イ 交通違反による検挙歴

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴（交通反則通告制度（いわゆる青切符）

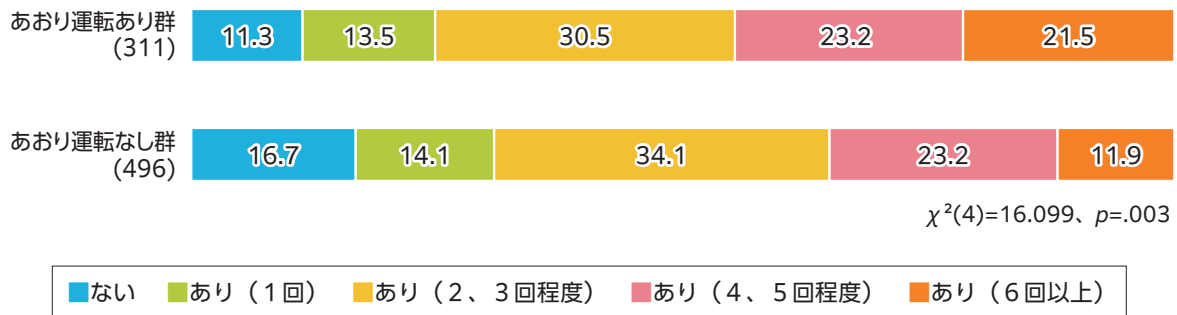
を含む。本章第3節3項（1）イ参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-2図のとおりである。

両群共に、「あり（2、3回程度）」の構成比が30%を超えて最も高く、次いで、「あり（4、5回程度）」の構成比が高かった。両群共に、検挙歴のない者は2割以下であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あり群では、「あり（6回以上）」の構成比が有意に高く、あおり運転なし群では、「ない」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、両群共に、交通違反による検挙歴を有する者が8割以上であるところ、両群を比較すると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群よりも、検挙歴を有する者が多い傾向にあり、特に、6回以上の検挙歴を有する者が多いことが示された。

#### 4-5-2-2 図 交通違反による検挙歴（あおり運転経験有無別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通違反による検挙歴が不詳の者を除く。  
 3 今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴であり、交通反則通告制度（いわゆる青切符）を含む。  
 4 ( )内は、実人員である。

#### ウ 交通事故歴

今回の受刑に係る交通犯罪より前に、分析対象者に少しでも事故の責任が認められた交通事故歴の有無（本章第3節3項（1）ウ参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-3図のとおりである。

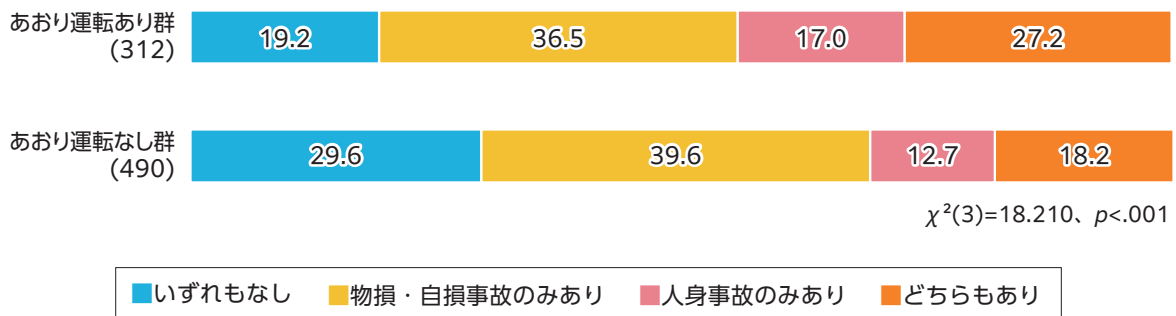
両群共に、「物損・自損事故のみあり」の構成比が30%台で最も高く、次いで、あおり運転あり群では、「どちらもあり」の構成比が高かったのに対し、あおり運転なし群では、「いずれもなし」の構成比が高かった。また、「いずれもなし」の構成比を見ると、両群共に、3割以下であった。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あり群では、「どちらもあり」の構成比が有意に高く、あおり運転なし群では、「いずれもなし」の構成比が有意に高かった。

た。

以上の結果から、両群共に、交通事故歴を有する者が7割以上であるところ、両群を比較すると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群よりも、交通事故歴を有する者が多い傾向にあり、特に、物損事故・自損事故及び人身事故のいずれの交通事故歴も有する者が多いことが示された。

#### 4-5-2-3 図 交通事故歴（あおり運転経験有無別）



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故歴が不詳の者を除く。  
 3 「いずれもなし」は、「事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない」に回答した者の構成比であり、「物損・自損事故のみあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「人身事故のみあり」は、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかのみ回答した者の構成比であり、「どちらもあり」は、「物損・自損事故あり（1回）」又は「物損・自損事故あり（2回以上）」のいずれかに回答し、かつ、「人身事故あり（1回）」又は「人身事故あり（2回以上）」のいずれかに回答した者の構成比である。  
 4 ( ) 内は、実人員である。

### （2）過去の交通違反・危険な運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反及び危険な運転の経験（本章第3節3項（2）参照）について、各項目の構成比をあおり運転経験の有無別に見ると、4-5-2-4図のとおりである。

「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」を合計した構成比に着目すると、あおり運転あり群では、「30km/h以上の速度違反経験」が最も高く、8割を超えており、あおり運転なし群では、「無免許運転経験」が最も高く、7割弱であった。また、あおり運転あり群では、「体調不良での運転経験」、「30km/h以上の速度違反経験」、「赤信号無視経験」、「無免許運転経験」、「飲酒運転経験」の5項目で、「あり（4回以上）」の構成比が最も高く、いずれも4割を超え、特に「無免許運転経験」では6割弱であったのに対し、あおり運転なし群では、「無免許運転経験」で4割程度であったことを除き、いずれも1割から2割程度であった。また、「薬物使用運転経験」で、「あり（3回以下）」及び「あり（4回以上）」の構成比の合計は、あおり運転あり群では4割弱であったのに対し、あおり運転なし群では、2割未満であった。

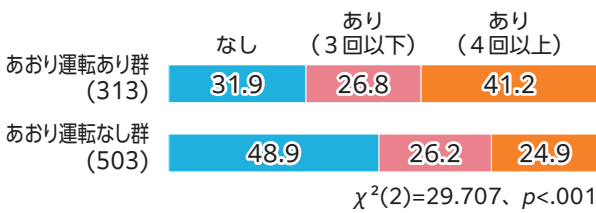
$\chi^2$ 検定の結果、6項目全てについて有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、あおり運転あ

り群は、6項目全てについて、「あり（4回以上）」の構成比が有意に高かった。あおり運転なし群は、6項目全てについて「なし」の構成比が有意に高かったほか、「無免許運転経験」の項目で「あり（3回以下）」の構成比が有意に高かった。

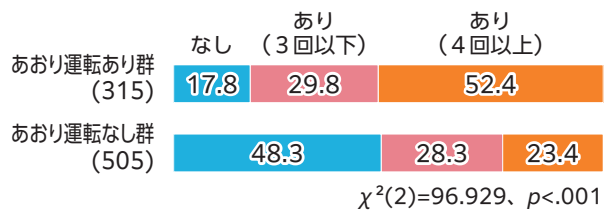
以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通違反及び危険な運転の経験回数が多いことが示された。

**4-5-2-4 図 交通違反・危険な運転の経験（あおり運転経験有無別）**

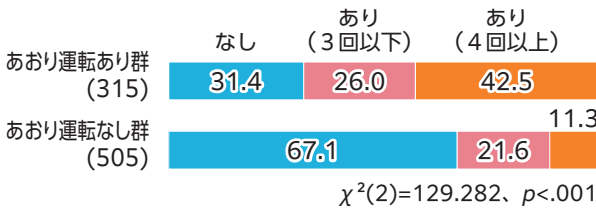
① 体調不良での運転経験



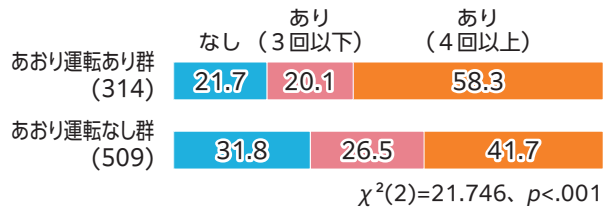
② 30km/h以上の速度違反経験



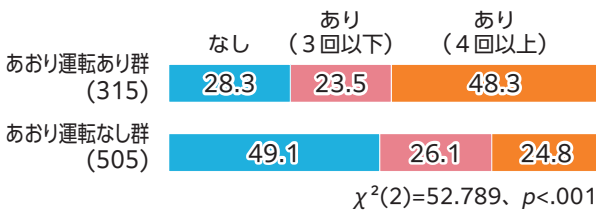
③ 赤信号無視経験



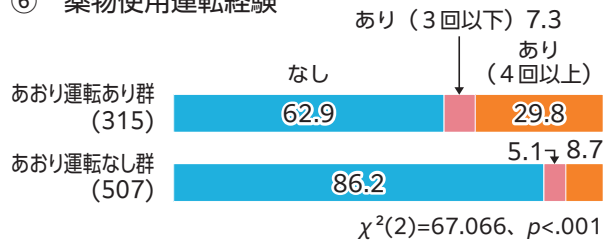
④ 無免許運転経験



⑤ 飲酒運転経験



⑥ 薬物使用運転経験



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 過去の交通違反及び危険な運転の経験内容が不詳の者を除く。  
 3 「あり（3回以下）」は、「ある（1回）」及び「ある（2、3回程度）」の合計であり、「あり（4回以上）」は、「ある（4、5回程度）」及び「ある（6回以上）」の合計である。  
 4 ⑥の「薬物使用」は、覚醒剤、麻薬、向精神薬等の規制薬物を使用した状態をいい、処方薬等の過剰摂取を含む。  
 5 ( )内は、実人員である。

### (3) 交通安全に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、あおり運転経験の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-5-2-5表のとおりである。

t検定の結果、あおり運転あり群は、すべての質問項目において、あおり運転なし群より平均得点有意に高かった。

以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通安全に関する意識が低いことが示された。

**4-5-2-5表** 交通安全に関する意識の問題（あおり運転経験有無別）

質問項目	あおり運転あり群			あおり運転なし群			統計値
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
交通ルールをいつも意識して行動している	314	2.51	1.24	506	2.09	1.16	$t(627.819) = 4.808, p < .001, d = .351$
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	314	2.12	1.18	515	1.80	1.05	$t(827) = 4.066, p < .001, d = .291$
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	315	1.59	0.96	514	1.40	0.77	$t(560.791) = 3.020, p = .003, d = .227$
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	315	2.05	1.44	516	1.53	1.11	$t(539.155) = 5.531, p < .001, d = .421$
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	313	3.16	1.40	513	2.63	1.40	$t(824) = 5.275, p < .001, d = .378$
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	315	2.38	1.52	511	1.97	1.39	$t(619.350) = 3.904, p < .001, d = .286$
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	315	2.73	1.45	514	2.02	1.30	$t(609.872) = 7.092, p < .001, d = .521$
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	315	1.95	1.09	514	1.54	0.84	$t(540.722) = 5.598, p < .001, d = .426$
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	315	1.73	0.97	518	1.43	0.76	$t(546.711) = 4.695, p < .001, d = .355$
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	315	2.35	1.22	517	1.89	1.12	$t(617.790) = 5.486, p < .001, d = .401$
無理な追越しをしないよう心掛けている	315	2.38	1.34	516	1.61	0.99	$t(522.999) = 8.877, p < .001, d = .682$
無理な割り込みをしないよう心掛けている	315	2.22	1.28	516	1.46	0.85	$t(483.560) = 9.267, p < .001, d = .728$
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	315	3.08	1.39	515	2.51	1.38	$t(828) = 5.711, p < .001, d = .409$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。

(4) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（本章第3節3項（5）参照）について、あおり運転経験の有無別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるように処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-5-2-6表のとおりである。

t検定の結果、「交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない」、「交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ」、「交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ」、「いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う」、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」、「同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の7項目について、あおり運転あり群は、あおり運転なし群より有意に平均得点が高かった。

以上の結果から、あおり運転あり群は、あおり運転なし群に比べて、交通事故や交通法規を軽視する傾向や、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が大きいことが示された。

4-5-2-6表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題(あおり運転経験有無別)

質問項目	あおり運転経験あり群			あおり運転経験なし群			統計値
	人員	平均	標準偏差	人員	平均	標準偏差	
どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある	315	3.50	0.72	516	3.45	0.81	$t(829) = 0.877$ 、 $p = .381$ 、 $d = .063$
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	315	2.71	0.90	516	2.51	1.00	$t(714.951) = 3.061$ 、 $p = .002$ 、 $d = .214$
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	314	2.63	0.85	512	2.46	0.87	$t(824) = 2.725$ 、 $p = .007$ 、 $d = .195$
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	315	2.33	0.98	516	2.00	0.93	$t(636.197) = 4.820$ 、 $p < .001$ 、 $d = .349$
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	314	2.89	0.95	516	2.47	0.99	$t(828) = 6.038$ 、 $p < .001$ 、 $d = .432$
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	315	2.71	0.87	516	2.31	0.89	$t(829) = 6.378$ 、 $p < .001$ 、 $d = .456$
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	315	1.88	0.83	518	1.52	0.75	$t(831) = 6.497$ 、 $p < .001$ 、 $d = .464$
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある	315	2.78	0.88	517	2.05	0.89	$t(830) = 11.658$ 、 $p < .001$ 、 $d = .833$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。

## 第6節 調査の結果（入所度数・交通以外の犯罪の有無別）

本節では、特別調査の結果について入所度数・交通以外の犯罪の有無別に比較・分析し、明らかとなった傾向・特徴を紹介する。なお、本節以降においては、分析対象者について、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者（以下「初入・交通群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが初めての者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者（以下「初入・他罪群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない者（以下「再入・交通群」という。）、受刑のため刑事施設に入所するのが2回以上の者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者（以下「再入・他罪群」という。）の4群で比較・分析を行った。

### 1 基本的属性等

#### （1）基本的属性等

ア 分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、保護処分歴等は、4-6-1-1表①のとおりである。

イ 分析対象者の群別の有意な違いを確認するため、初入・交通群、初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の4群に分けた上で、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った。その結果、性別、年齢層、刑名、刑期、保護処分歴、教育程度、就労状況、精神状況、交通罪名及び交通関係以外の今回の受刑に係る罪種で有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、初入・交通群の「女性」並びに初入・他罪群及び再入・交通群の「男性」の構成比が有意に高かった。

年齢層では、初入・交通群の「20歳未満」、初入・他罪群の「20～29歳」、再入・交通群の「40～49歳」及び「65歳以上」並びに再入・他罪群の「40～49歳」及び「50～59歳」の構成比が有意に高く、初入・他罪群の「40～49歳」、「50～59歳」及び「65歳以上」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「20～29歳」の構成比が有意に低かった。

刑名では、初入・交通群の「禁錮」並びに初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の「懲役」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「懲役」並びに初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群の「禁錮」の構成比が有意に低かった。

刑期では、初入・交通群の「2年以下」及び「5年を超える」、初入・他罪群及び再入・他罪群の「3年以下」及び「5年以下」並びに再入・交通群の「1年以下」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「5年以下」、初入・他罪群及び再入・他罪群の「1年以下」並びに再入・交通群の「2年以

下」、「3年以下」、「5年以下」及び「5年を超える」の構成比が有意に低かった。

保護処分歴では、初入・交通群の「なし」、再入・交通群の「少年院送致」並びに再入・他罪群の「保護観察等」及び「少年院送致」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「保護観察等」及び「少年院送致」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「なし」の構成比が有意に低かった。

教育程度では、初入・交通群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「中学校卒業」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「中学校卒業」及び「高等学校中退」、初入・他罪群の「中学校卒業」並びに再入・交通群及び再入・他罪群の「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」の構成比が有意に低かった。

就労状況では、初入・交通群の「有職」及び再入・他罪群の「無職」の構成比が有意に高かった。

精神状況では、初入・交通群の「精神障害なし」、再入・交通群の「知的障害」及び「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」並びに再入・他罪群の「神経症性障害」、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」及び「統合失調症」の構成比が有意に高く、初入・交通群及び初入・他罪群の「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」、再入・交通群の「気分（感情）障害」並びに再入・他罪群の「精神障害なし」の構成比が有意に低かった。

交通罪名では、初入・交通群の「危険運転致死傷」及び再入・交通群の「道路交通法違反」の構成比が有意に高く、初入・交通群の「道路交通法違反」、再入・交通群の「危険運転致死傷」及び「過失運転致死傷等」並びに再入・他罪群の「危険運転致死傷」の構成比が有意に低かった。

交通関係以外の今回の受刑に係る罪種では、初入・他罪群の「財産犯罪」及び再入・他罪群の「薬物犯罪」の該当率が有意に高く、初入・他罪群の「薬物犯罪」及び再入・他罪群の「財産犯罪」の該当率が有意に低かった。

ウ 以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入で交通以外の犯罪がない者は20歳未満が多く、初入で交通以外の犯罪がある者は20歳代が多く、再入で交通以外の犯罪がある者は40歳代及び50歳代が多く、再入で交通以外の犯罪がない者は40歳代及び65歳以上が多いことが明らかとなった。また、初入で交通以外の犯罪がない者は、禁錮刑の者が多いこと、交通以外の犯罪がない者のうち、再入者は刑期1年以下の者が多く、初入者よりも刑期が短い者の構成比が高いこと、再入者は、交通以外の犯罪の有無を問わず、中学校卒業の者が多く、初入で交通以外の犯罪がない者は、高等学校卒業以上の者が多いこと、初入で交通以外の犯罪がない者には就労している者が多く、再入で交通以外の犯罪がある者には就労していない者が多いこと、再入で交通以外の犯罪がある者は、精神障害がない者の構成比が低いこと、交通以外の犯罪がない者のうち、初入者は罪名が危険運転致死傷の者が多く、再入者は罪名が道路交通法違反の者が多いこと、交通以外の犯罪がある者のうち、初入

者は、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種として財産犯罪のある者が多く、再入者は、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種として薬物犯罪のある者が多いことなどが示された。

## (2) 分析対象者の過去の刑事処分歴

ア 分析対象者の過去の刑事処分歴は、4-6-1-1表②のとおりである。各群の特徴を概観するため、属性ごとの内訳を単純に比較する。

イ 過去の刑事処分に「懲役・禁錮（執行猶予を含む。以下（2）において同じ。）」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、初入・交通群では、交通犯罪を除いて、「なし」が90%台後半を占めていた。交通犯罪は、「なし」が60%台、「1回」が30%台であり、両者を合わせると90%台後半であった。

初入・他罪群では、交通犯罪を除いて、「なし」が80%台後半から100%であり、交通犯罪では、「なし」が70%台、「1回」が20%台であり、両者を合わせると90%台後半であった。なお、前述のとおり、「懲役・禁錮」には執行猶予が付された場合を含むため、初入者であっても、「懲役・禁錮」の刑事処分歴が「1回」又は「2回以上」に該当し得ることに留意が必要である。

再入・交通群では、性犯罪は、「なし」が90%台であったものの、暴力犯罪及び薬物犯罪は、いずれも「なし」が60%台、財産犯罪は、「なし」が40%台と低く、交通犯罪は、「2回以上」が過半数を占めていた。

再入・他罪群では、性犯罪は、「なし」が90%台であったものの、暴力犯罪は、「なし」が60%台、財産犯罪及び薬物犯罪は、いずれも「なし」が30%台後半と低く、交通犯罪は、「なし」、「1回」及び「2回以上」が、それぞれ20%台から30%台であった。また、暴力犯罪の「1回」及び「2回以上」を合わせると30%台後半であり、財産犯罪及び薬物犯罪の「2回以上」は40%を超えていた。

ウ 過去の刑事処分に「罰金」がある者について、その内訳を罪種別に見ると、初入・交通群では、交通犯罪を除くと「なし」が90%台を占めており、交通犯罪は、「1回」が20%台、「2回以上」が10%台であり、両者を合わせると40%弱であった。

初入・他罪群では、交通犯罪を除いて、「なし」が80%台後半から90%台であり、交通犯罪については、「なし」が70%台、「1回」が20%弱、「2回以上」が10%弱であった。

再入・交通群及び再入・他罪群では、財産犯罪、薬物犯罪及び性犯罪は、いずれも「なし」が90%台を占めており、暴力犯罪は、「なし」が70%台であった。「交通犯罪」は、「なし」が60%台、「1回」が20%台であった。

エ 以上の結果から、過去に交通犯罪で懲役・禁錮に処せられたことがある者は、再入者の6割以上を占め、初入者でも2割以上であること、過去に交通犯罪で罰金に処せられたことがある者は、再入者の3割以上を占め、初入者で今回罪名が交通犯罪のみの者でも3割以上、初入者で今回罪名が交通以外の犯罪がある者では3割近くを占めることなどが示された。

4-6-1-1 表

基本的属性等 (入所度数及び交通以外の犯罪の有無別)

① 属性等

属性等	区分	総数	初入・交通群	初入・他罪群	再入・交通群	再入・他罪群	統計値
総数		836 (100.0)	304 (100.0)	260 (100.0)	138 (100.0)	134 (100.0)	
性別	男 女	783 (93.7) 53 (6.3)	▽ 272 (89.5) △ 32 (10.5)	△ 250 (96.2) ▽ 10 (3.8)	△ 135 (97.8) ▽ 3 (2.2)	126 (94.0) 8 (6.0)	$\chi^2(3)=15.760$ , $p<.001$
年齢層	20歳未満 20～29歳 30～39歳 40～49歳 50～59歳 60～64歳 65歳以上	4 (0.5) 249 (30.1) 145 (17.5) 172 (20.8) 130 (15.7) 56 (6.8) 72 (8.7)	△ 4 (1.3) 96 (31.6) 62 (20.4) 59 (19.4) 44 (14.5) 18 (5.9) 21 (6.9)	- △ 128 (50.2) 42 (16.5) ▽ 35 (13.7) ▽ 24 (9.4) 12 (4.7) ▽ 14 (5.5)	- ▽ 16 (11.7) 19 (13.9) △ 38 (27.7) △ 28 (20.4) 12 (8.8) △ 24 (17.5)	- ▽ 9 (6.8) 22 (16.7) △ 40 (30.3) △ 34 (25.8) 14 (10.6) 13 (9.8)	モンテカル口法, $p<.001$
刑名	懲役 懲役(一部猶予付) 禁錮	795 (95.1) 3 (0.4) 38 (4.5)	▽ 270 (88.8) - △ 34 (11.2)	△ 255 (98.1) 2 (0.8) ▽ 3 (1.2)	△ 137 (99.3) - ▽ 1 (0.7)	△ 133 (99.3) 1 (0.7) ▽ -	Fisherの正確確率検定, $p<.001$
刑期	1年以下 2年以下 3年以下 5年以下 5年を超える	184 (22.0) 248 (29.7) 177 (21.2) 153 (18.3) 74 (8.9)	68 (22.4) △ 112 (36.8) 61 (20.1) ▽ 27 (8.9) △ 36 (11.8)	▽ 11 (4.2) 76 (29.2) △ 72 (27.7) △ 75 (28.8) 26 (10.0)	△ 98 (71.0) ▽ 27 (19.6) ▽ 7 (5.1) ▽ 3 (2.2) ▽ 3 (2.2)	▽ 7 (5.2) 33 (24.6) △ 37 (27.6) △ 48 (35.8) 9 (6.7)	$\chi^2(12)=324.909$ , $p<.001$
保護処分歴	なし 保護観察等 少年院送致	580 (69.5) 101 (12.1) 153 (18.3)	△ 267 (87.8) ▽ 22 (7.2) ▽ 15 (4.9)	175 (67.3) 33 (12.7) 52 (20.0)	▽ 80 (58.8) 21 (15.4) △ 35 (25.7)	▽ 58 (43.3) △ 25 (18.7) △ 51 (38.1)	$\chi^2(6)=104.989$ , $p<.001$
教育程度	中学校卒業 高等学校中退 高等学校卒業 大学在学・中退・卒業	236 (28.4) 230 (27.7) 284 (34.2) 80 (9.6)	▽ 48 (15.9) ▽ 66 (21.9) △ 142 (47.0) △ 46 (15.2)	▽ 59 (23.0) 80 (31.1) 95 (37.0) 23 (8.9)	△ 64 (46.7) 42 (30.7) ▽ 26 (19.0) ▽ 5 (3.6)	△ 65 (48.5) 42 (31.3) ▽ 21 (15.7) ▽ 6 (4.5)	$\chi^2(9)=116.925$ , $p<.001$
就労状況	有職 無職	583 (70.2) 248 (29.8)	△ 247 (81.5) ▽ 56 (18.5)	176 (68.2) 82 (31.8)	93 (67.4) 45 (32.6)	▽ 67 (50.8) △ 65 (49.2)	$\chi^2(3)=43.374$ , $p<.001$
精神状況	精神障害なし 知的障害 神経症性障害 発達障害 精神作用物質使用による精神及び行動の障害 統合失調症 気分(感情)障害 その他の精神障害	701 (85.8) 17 (2.1) 10 (1.2) 6 (0.7) 17 (2.1) 3 (0.4) 19 (2.3) 44 (5.4)	△ 268 (90.2) 3 (1.0) 2 (0.7) 1 (0.3) ▽ - - 7 (2.4) 16 (5.4)	223 (88.5) 5 (2.0) 3 (1.2) 4 (1.6) ▽ 1 (0.4) - 7 (2.8) 9 (3.6)	113 (83.1) △ 6 (4.4) 1 (0.7) 1 (0.7) △ 6 (4.4) 1 (0.7) ▽ - 8 (5.9)	▽ 97 (73.5) 3 (2.3) △ 4 (3.0) - △ 10 (7.6) △ 2 (1.5) 5 (3.8) 11 (8.3)	モンテカル口法, $p<.001$
交通罪名	危険運転致死傷 過失運転致死傷等 道路交通法違反	122 (14.6) 289 (34.6) 425 (50.8)	△ 75 (24.7) 113 (37.2) ▽ 116 (38.2)	29 (11.2) 86 (33.1) 145 (55.8)	▽ 11 (8.0) ▽ 36 (26.1) △ 91 (65.9)	▽ 7 (5.2) 54 (40.3) 73 (54.5)	$\chi^2(6)=57.780$ , $p<.001$
交通関係以外の今回の受刑に係る罪種	なし 暴力犯罪 財産犯罪 薬物犯罪 性犯罪 その他	442 (52.9) 72 (8.6) 223 (26.7) 118 (14.1) 7 (0.8) 189 (22.6)	304 (100.0) - - - - -	- 52 (20.0) △ 167 (64.2) ▽ 41 (15.8) 6 (2.3) 145 (55.8)	138 (100.0) - - - - -	- 20 (14.9) ▽ 56 (41.8) △ 77 (57.5) 1 (0.7) 44 (32.8)	Fisherの正確確率検定, $p=.271$ Fisherの正確確率検定, $p<.001$ Fisherの正確確率検定, $p<.001$ Fisherの正確確率検定, $p=.431$

交通犯罪に関する研究

② 過去の刑事処分歴

区分			総数	初入・交通群	初入・他罪群	再入・交通群	再入・他罪群
総数			836 (100.0)	304 (100.0)	260 (100.0)	138 (100.0)	134 (100.0)
懲役・禁錮	なし	あり	320 (38.3)	169 (55.6)	151 (58.1)	-	-
		あり	516 (61.7)	135 (44.4)	109 (41.9)	138 (100.0)	134 (100.0)
罰金	なし	あり	422 (50.5)	168 (55.3)	140 (53.8)	57 (41.3)	57 (42.5)
		あり	414 (49.5)	136 (44.7)	120 (46.2)	81 (58.7)	77 (57.5)
懲役・禁錮	暴力犯罪	なし	706 (84.4)	291 (95.7)	246 (94.6)	83 (60.1)	86 (64.2)
		1回	74 (8.9)	13 (4.3)	10 (3.8)	27 (19.6)	24 (17.9)
		2回以上	56 (6.7)	-	4 (1.5)	28 (20.3)	24 (17.9)
	財産犯罪	なし	627 (75.0)	290 (95.4)	226 (86.9)	61 (44.2)	50 (37.3)
		1回	99 (11.8)	13 (4.3)	29 (11.2)	30 (21.7)	27 (20.1)
		2回以上	110 (13.2)	1 (0.3)	5 (1.9)	47 (34.1)	57 (42.5)
	薬物犯罪	なし	678 (81.1)	300 (98.7)	236 (90.8)	91 (65.9)	51 (38.1)
		1回	50 (6.0)	4 (1.3)	18 (6.9)	11 (8.0)	17 (12.7)
		2回以上	108 (12.9)	-	6 (2.3)	36 (26.1)	66 (49.3)
	性犯罪	なし	810 (96.9)	300 (98.7)	260 (100.0)	127 (92.0)	123 (91.8)
		1回	22 (2.6)	4 (1.3)	-	10 (7.2)	8 (6.0)
		2回以上	4 (0.5)	-	-	1 (0.7)	3 (2.2)
交通犯罪	なし	473 (56.6)	189 (62.2)	197 (75.8)	34 (24.6)	53 (39.6)	
	1回	227 (27.2)	100 (32.9)	55 (21.2)	33 (23.9)	39 (29.1)	
	2回以上	136 (16.3)	15 (4.9)	8 (3.1)	71 (51.4)	42 (31.3)	
罰金	暴力犯罪	なし	714 (85.4)	279 (91.8)	224 (86.2)	107 (77.5)	104 (77.6)
		1回	91 (10.9)	22 (7.2)	29 (11.2)	14 (10.1)	26 (19.4)
		2回以上	31 (3.7)	3 (1.0)	7 (2.7)	17 (12.3)	4 (3.0)
	財産犯罪	なし	800 (95.7)	299 (98.4)	243 (93.5)	133 (96.4)	125 (93.3)
		1回	32 (3.8)	5 (1.6)	16 (6.2)	4 (2.9)	7 (5.2)
		2回以上	4 (0.5)	-	1 (0.4)	1 (0.7)	2 (1.5)
	薬物犯罪	なし	813 (97.2)	302 (99.3)	253 (97.3)	129 (93.5)	129 (96.3)
		1回	18 (2.2)	2 (0.7)	6 (2.3)	8 (5.8)	2 (1.5)
		2回以上	5 (0.6)	-	1 (0.4)	1 (0.7)	3 (2.2)
	性犯罪	なし	822 (98.3)	300 (98.7)	258 (99.2)	135 (97.8)	129 (96.3)
		1回	12 (1.4)	3 (1.0)	2 (0.8)	2 (1.4)	5 (3.7)
		2回以上	2 (0.2)	1 (0.3)	-	1 (0.7)	-
交通犯罪	なし	546 (65.3)	185 (60.9)	185 (71.2)	89 (64.5)	87 (64.9)	
	1回	201 (24.0)	79 (26.0)	51 (19.6)	34 (24.6)	37 (27.6)	
	2回以上	89 (10.6)	40 (13.2)	24 (9.2)	15 (10.9)	10 (7.5)	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 各属性等又は区分が不詳の者を除く。  
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。  
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。  
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。  
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。  
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。  
 8 「暴力犯罪」は、傷害、暴行、殺人等であり、「財産犯罪」は、窃盗、強盗、詐欺等であり、「薬物犯罪」は、覚醒剤取締法違反、麻薬及び向精神薬取締法違反等であり、「性犯罪」は、不同意性交等、不同意わいせつ等であり、「交通犯罪」は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等、道路交通法違反等であり、「その他」は、住居侵入、文書偽造等である。なお、大麻取締法違反は、「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」においては「その他」に、「過去の刑事処分歴」においては「薬物犯罪」に含まれる。  
 9 「懲役・禁錮」は、執行猶予を含む。  
 10 ①のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」及び②は、重複計上である。  
 11 ( )内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比又は比率（重複計上による。）である。  
 12 ①は、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

## 2 被害者等への対応

### (1) 交通安全に関する意識の問題

ア 今回の受刑に係る交通犯罪当時の交通安全に関する意識の問題（本章第3節3項（4）参照）について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を群別に見ると、4-6-2-1表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別の4群を独立変数として一要因分散分析及び多重比較を行った結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」、「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」、「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」、「無理な追越しをしないよう心掛けている」、「無理な割り込みをしないよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の9項目において有意な差が見られた。

多重比較の結果、「交通ルールをいつも意識して行動している」では、初入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高く、「子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている」では、初入・他罪群及び再入・他罪群は、再入・交通群よりも有意に高かった。「自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている」では、初入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高かった。「住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている」、「横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている」、「交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている」及び「自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」では、いずれも、初入・他罪群は、再入・交通群よりも有意に高かった。「無理な追越しをしないよう心掛けている」及び「無理な割り込みをしないよう心掛けている」では、初入・他罪群及び再入・他罪群は、初入・交通群及び再入・交通群よりも有意に高かった。

イ 以上の結果から、今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がない群よりも、交通関係以外の犯罪がある群において、安全を心掛けた運転をする傾向が低いことが示された。

4-6-2-1 表 交通安全に関する意識の問題（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	初入・交通群	301	2.18	1.12	F (3, 352.653) =4.298、 p=.005、 $\epsilon^2=.012$ 初入・交通群、再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	257	2.46	1.27	
	再入・交通群	132	2.03	1.15	
	再入・他罪群	130	2.24	1.27	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	初入・交通群	304	1.91	1.03	F (3, 825) =2.399、 p=.067、 $\epsilon^2=.005$
	初入・他罪群	257	2.02	1.20	
	再入・交通群	134	1.71	1.02	
	再入・他罪群	134	1.96	1.17	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	初入・交通群	303	1.43	0.71	F (3, 355.964) =5.548、 p=.001、 $\epsilon^2=.014$ 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.58	0.94	
	再入・交通群	133	1.27	0.66	
	再入・他罪群	134	1.59	1.07	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	初入・交通群	304	1.59	1.15	F (3, 361.808) =4.211、 p=.006、 $\epsilon^2=.013$ 初入・交通群、再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.94	1.40	
	再入・交通群	134	1.57	1.20	
	再入・他罪群	134	1.78	1.28	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	初入・交通群	303	2.84	1.40	F (3, 822) =1.398、 p=.242、 $\epsilon^2=.001$
	初入・他罪群	259	2.93	1.44	
	再入・交通群	132	2.62	1.41	
	再入・他罪群	132	2.81	1.46	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	初入・交通群	303	2.02	1.40	F (3, 360.331) =2.629、 p=.050、 $\epsilon^2=.006$
	初入・他罪群	259	2.27	1.52	
	再入・交通群	133	2.26	1.55	
	再入・他罪群	131	1.93	1.31	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	初入・交通群	303	2.22	1.38	F (3, 825) =1.869、 p=.133、 $\epsilon^2=.003$
	初入・他罪群	259	2.42	1.42	
	再入・交通群	133	2.11	1.40	
	再入・他罪群	134	2.36	1.43	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	初入・交通群	304	1.67	0.92	F (3, 376.108) =4.550、 p=.004、 $\epsilon^2=.009$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	1.82	1.09	
	再入・交通群	133	1.50	0.68	
	再入・他罪群	133	1.72	1.03	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	初入・交通群	304	1.50	0.72	F (3, 358.065) =3.211、 p=.023、 $\epsilon^2=.008$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	260	1.65	1.00	
	再入・交通群	135	1.39	0.75	
	再入・他罪群	134	1.58	0.93	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	初入・交通群	303	2.07	1.13	F (3, 366.853) =3.632、 p=.013、 $\epsilon^2=.008$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	260	2.17	1.25	
	再入・交通群	135	1.79	1.04	
	再入・他罪群	134	2.12	1.26	
無理な追越しをしないよう心掛けている	初入・交通群	303	1.76	1.04	F (3, 358.079) =7.348、 p<.001、 $\epsilon^2=.023$ 初入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	260	2.07	1.31	
	再入・交通群	134	1.66	1.05	
	再入・他罪群	134	2.17	1.33	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	初入・交通群	304	1.59	0.90	F (3, 349.868) =7.494、 p<.001、 $\epsilon^2=.024$ 初入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群 再入・交通群<初入・他罪群、再入・他罪群
	初入・他罪群	260	1.91	1.22	
	再入・交通群	133	1.55	1.02	
	再入・他罪群	134	1.99	1.24	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	初入・交通群	304	2.71	1.41	F (3, 826) =4.489、 p=.004、 $\epsilon^2=.012$ 再入・交通群<初入・他罪群
	初入・他罪群	259	2.94	1.43	
	再入・交通群	134	2.40	1.33	
	再入・他罪群	133	2.68	1.43	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## (2) 被害者の状況

今回の受刑に係る交通犯罪において被害者がいる者を対象に、被害者の状況について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

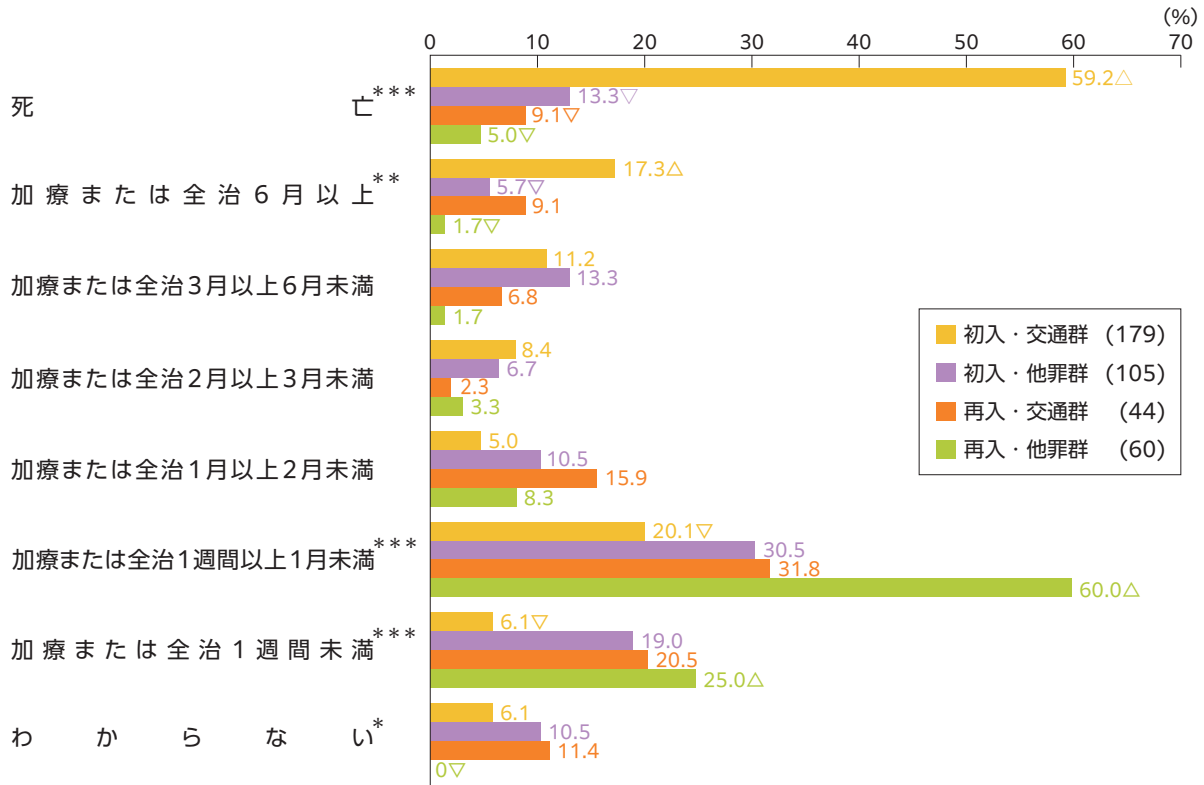
### ア 被害者の被害の程度

今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の被害の程度（本章第3節5項（2）エ参照）について、各項目の該当率を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-2図のとおりである。

初入・交通群は、「死亡」の該当率が59.2%、再入・他罪群は、「加療または全治1週間以上1月未満」の該当率が60.0%と、いずれも突出して高い。

$\chi^2$ 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「死亡」（ $\chi^2(3)=107.101$ 、 $p<.001$ ）、「加療または全治6月以上」（ $\chi^2(3)=16.010$ 、 $p=.001$ ）、「加療または全治1週間以上1月未満」（ $\chi^2(3)=33.835$ 、 $p<.001$ ）、「加療または全治1週間未満」（ $\chi^2(3)=18.741$ 、 $p<.001$ ）及び「わからない」（Fisherの正確確率検定、 $p=.020$ ）の5項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「死亡」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、それ以外の3群の該当率が有意に低かった。「加療または全治6月以上」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「加療または全治1週間以上1月未満」及び「加療または全治1週間未満」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。「わからない」では、再入・他罪群の該当がなく、該当率が有意に低かった。

4-6-2-2 図 被害者の被害の程度（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の被害の程度が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 5  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を $\Delta$ で示し、-1.96以下を $\nabla$ で示す。  
 6 ( ) 内は、実人員である。

### イ 被害者の後遺症の有無

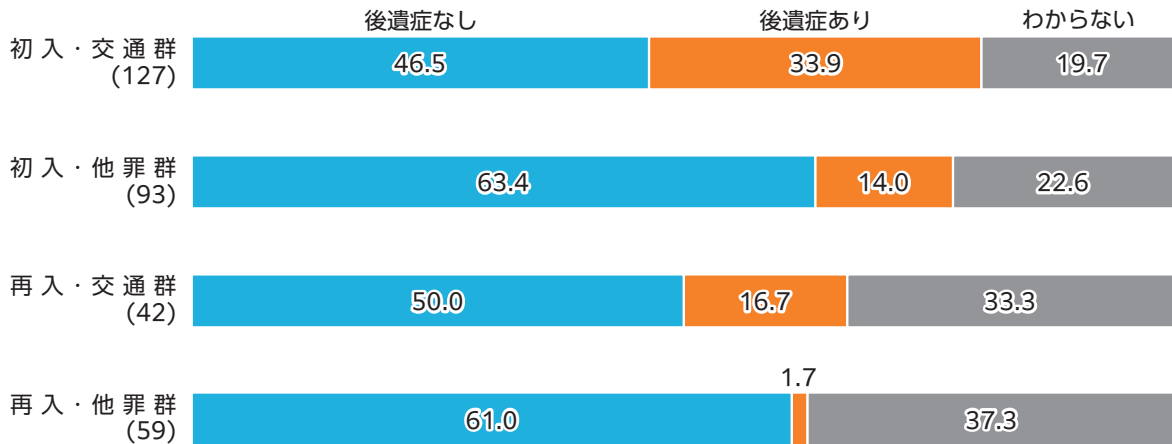
今回の受刑に係る交通犯罪の被害者の後遺症の有無（本章第3節5項（2）オ参照）について、各項目の構成比を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-3図のとおりである。なお、本質問においては、被害者が複数いる場合、一人でも後遺症があれば、「後遺症あり」を選択するよう求めていること及び後遺症の有無は、分析対象者の回答に基づくものであり、医師の診断結果等に基づくものではないことに留意が必要である。

いずれの群も、「後遺症なし」の構成比が最も高く、4割から6割程度であった。「後遺症あり」の構成比は、初入・交通群では3割を超えているのに対し、再入・他罪群では1%台であった。「わからない」の構成比は、初入・交通群及び初入・他罪群では2割前後であるのに対し、再入・交通群及び再入・他罪群では、いずれも3割を超えていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群では、「後遺症あ

り」の構成比が有意に高く、「後遺症なし」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群では、「後遺症なし」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「わからない」の構成比が有意に高く、「後遺症あり」の構成比が有意に低かった。

**4-6-2-3 図 被害者の後遺症の有無（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）**



$\chi^2(6) = 33.770, p < .001$

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 被害者の後遺症の有無が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

**ウ 小括**

以上の結果から、他の群と比べて、初入・交通群は、被害者の被害の程度が重く、被害者に後遺症がある者が多いことが示された。一方、初入・他罪群は、被害者の被害の程度が比較的軽く、被害者に後遺症がない者が多かったほか、再入・他罪群は、被害者の後遺症の有無につき把握していない場合が多いことがうかがわれた。

**(3) 今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度**

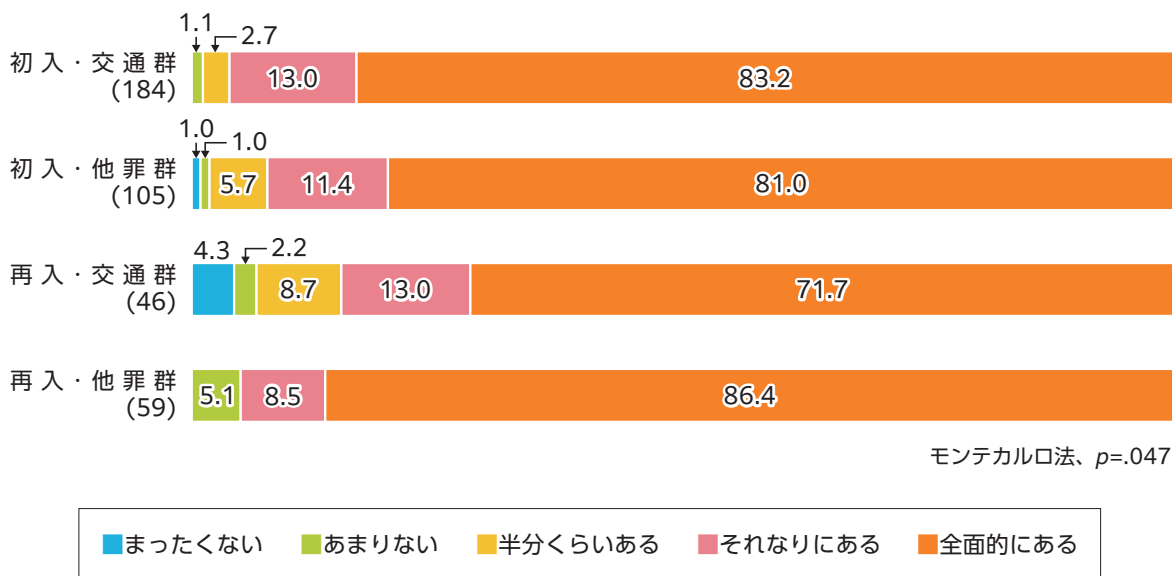
分析対象者の、今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識（本章第3節5項（3）参照）について、各項目の構成比を初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見ると、4-6-2-4図のとおりである。

いずれの群も、「全面的にある」の構成比が7割から8割と最も高く、「まったくない」及び「あまりない」の構成比の合計は、1割以下であった。また、初入・交通群及び再入・他罪群では、「まったくない」と回答した者はいなかった。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、再入・交通群では、「まったくない」の構成比が有意に高く、再入・他罪群では、「あまりない」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、いずれの群も、自己に全面的に責任があると認識している者が大多数を占めるものの、交通犯罪により再入所した者等のごく一部の者は、その責任についての認識がないことがうかがわれた。

4-6-2-4 図 今回の交通犯罪の責任(過失)の程度の認識(入所度数及び交通以外の犯罪の有無別)



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 今回の受刑に係る交通犯罪の責任(過失)の程度の認識が不詳の者を除く。  
 3 ( )内は、実人員である。

#### (4) 自動車保険の加入及び損害賠償金の支払状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の保険の加入及び損害賠償金の支払状況(本章第3節5項(4)参照)について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

##### ア 自動車保険の加入状況

自動車保険の加入状況について、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-5図のとおりである。

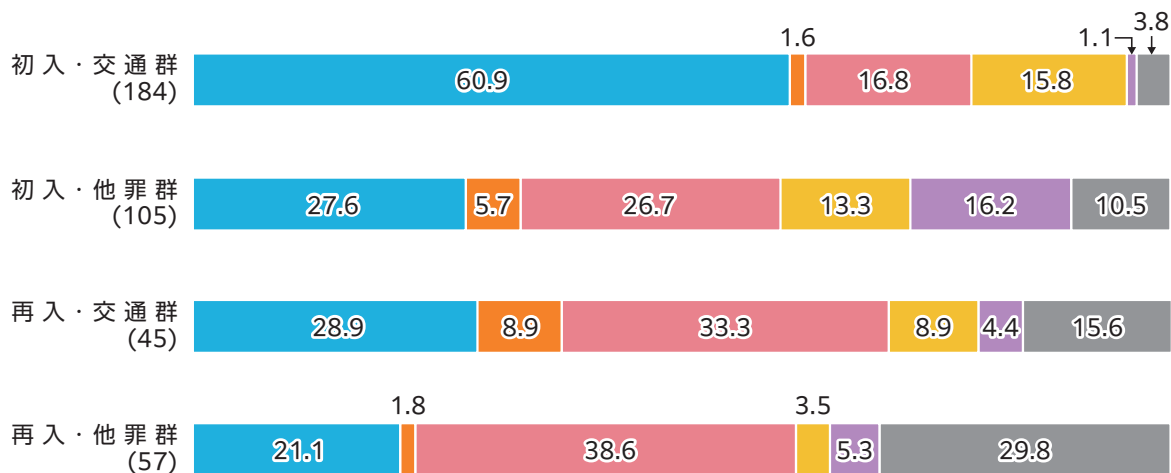
初入・交通群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が最も高く、6割を超えていたのに対し、それ以外の3群では、3割以下であった。初入・他罪群、再入・交通群及び再入・他罪群では、任意保険に加入していなかった者(「任意保険に加入しておらず、自賠償保険のみに加入していた」及び「任意保険にも自賠償保険にも加入していなかった」の構成比の合計)がいずれも4

割前後であった。また、再入・他罪群では、「わからない」の構成比が約3割であった。

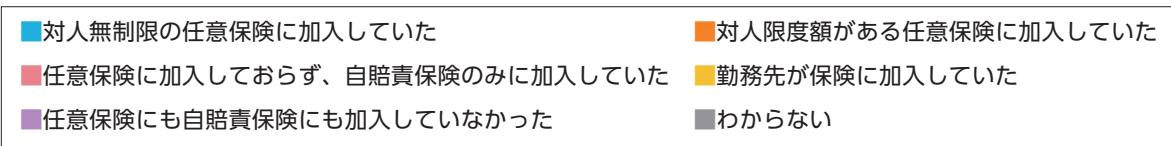
モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群では、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に高く、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」及び「わからない」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群では、「任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった」の構成比が有意に高く、「対人無制限の任意保険に加入していた」の構成比が有意に低かった。再入・交通群では、「対人限度額がある任意保険に加入していた」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた」及び「わからない」の構成比が有意に高く、「対人無制限の任意保険に加入していた」及び「勤務先が保険に加入していた」の構成比が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入・交通群では、対人無制限の任意保険に加入している者の割合が高いものの、他の3群では、任意保険に加入していない者が4割前後であり、特に、初入・他罪群では、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者の割合が高いことが明らかとなった。

4-6-2-5 図 自動車保険の加入状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



モンテカルロ法、 $p < .001$



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 自動車保険の加入状況が不詳の者を除く。  
 3 ( ) 内は、実人員である。

## イ 損害賠償金の支払状況

### (ア) 支払状況

損害賠償金の支払状況について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-6図①のとおりである。なお、被害者等が複数いる場合を考慮し、該当するもの全てを回答するよう求めていることに留意が必要である。

いずれの群も、「全額賠償した」の該当率が最も高く、次いで、初入・交通群及び初入・他罪群では、「一部賠償した」（それぞれ21.7%、24.5%）の該当率が高かったのに対し、再入・交通群及び再入・他罪群では、「賠償していない」（それぞれ21.7%、33.3%）の該当率が高かった。

$\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定の結果、有意な差は見られなかった。

### (イ) 支払方法

前記（ア）で、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払方法について、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-6図②のとおりである。

いずれの群も、「加入していた保険で支払った」の構成比が最も高く、初入・他罪群及び再入・交通群では5割前後であったのに対し、初入・交通群及び再入・他罪群では、7割を超えていた。

モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群は、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に高く、「借金をして支払った」及び「その他」の構成比が有意に低かった。初入・他罪群は、「家族の資産で支払った」及び「借金をして支払った」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。再入・交通群は、「その他」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で支払った」の構成比が有意に低かった。

なお、「その他」は、加入していた保険に加えて、家族の資産や借金をして支払った、車両の所有者の保険で支払った、等であった。

### (ウ) 支払見込み

前記（ア）で、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者を対象として、損害賠償金の支払見込みについて、各項目の構成比を群別に見ると、4-6-2-6図③のとおりである。

全額賠償できる見込みの者（「加入していた保険で全額賠償できる見込み」、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「家族の資産で全額賠償できる見込み」の構成比の合計）は、初入・交通群では5割を超え、初入・他罪群及び再入・他罪群も、それぞれ3割を超えていたのに対し、再入・交通群では、2割を下回った。

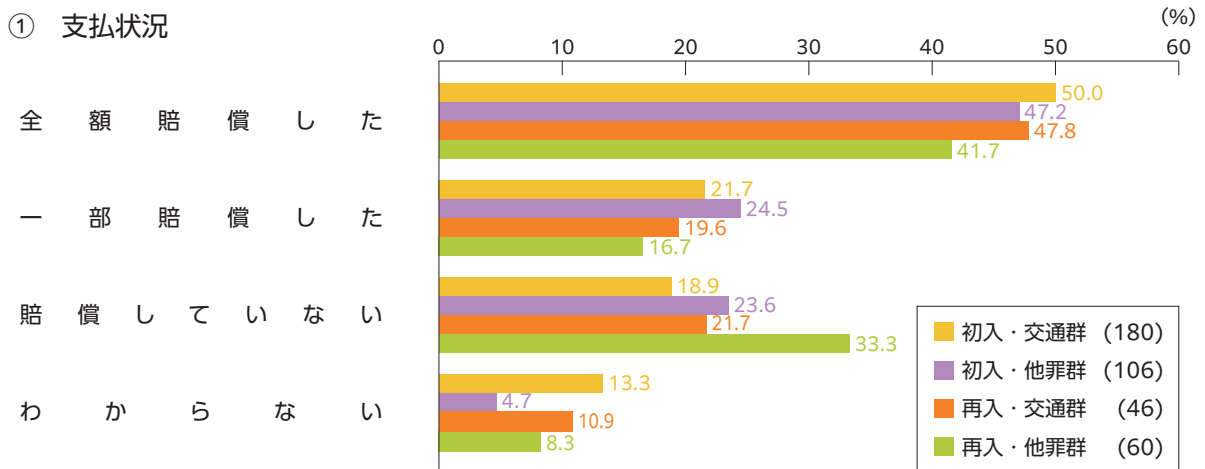
モンテカルロ法による検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、初入・交通群で

は、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に高く、「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に低かった。再入・交通群では、「保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない」の構成比が有意に高かった。再入・他罪群では、「自分の資産で全額賠償できる見込み」及び「全額賠償できる見込みはない」の構成比が有意に高く、「加入していた保険で全額賠償できる見込み」の構成比が有意に低かった。

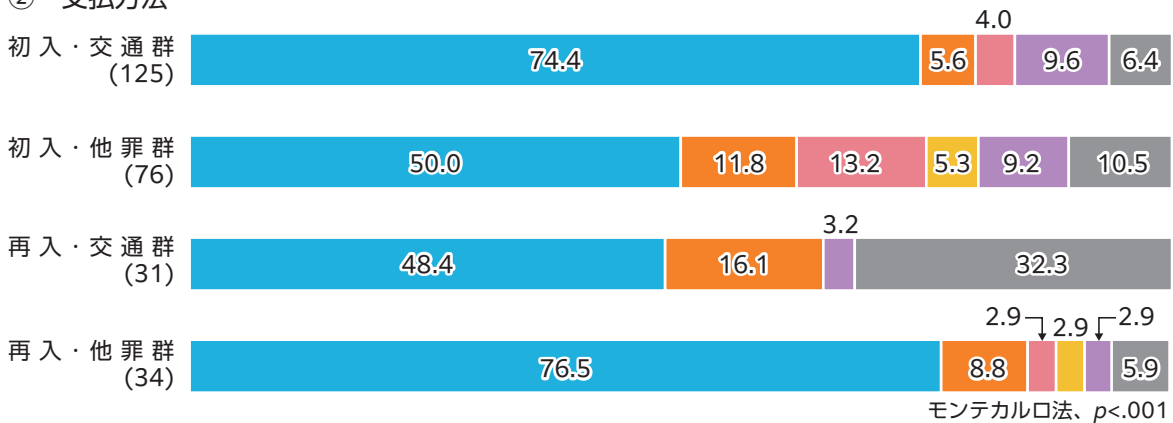
(工) 小括

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、損害賠償金の支払状況については、大きな差はないものの、支払方法については、初入・交通群では、加入していた保険から支払っている者が多いことがうかがわれた。また、支払見込みについては、初入・交通群では、何らかの方法により全額賠償できる見込みの者が5割を超えているのに対し、再入・交通群では、2割を下回っており、交通群の中でも、初入・再入による差が大きいことが明らかとなった。

4-6-2-6 図 損害賠償金の支払状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）

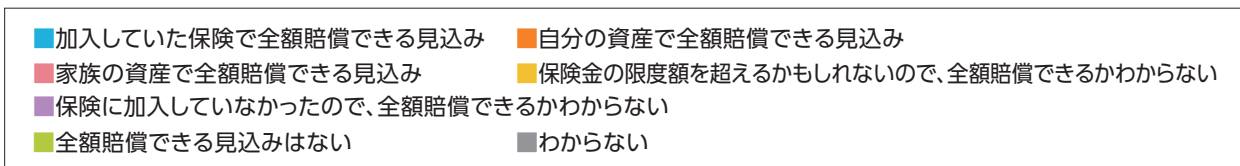
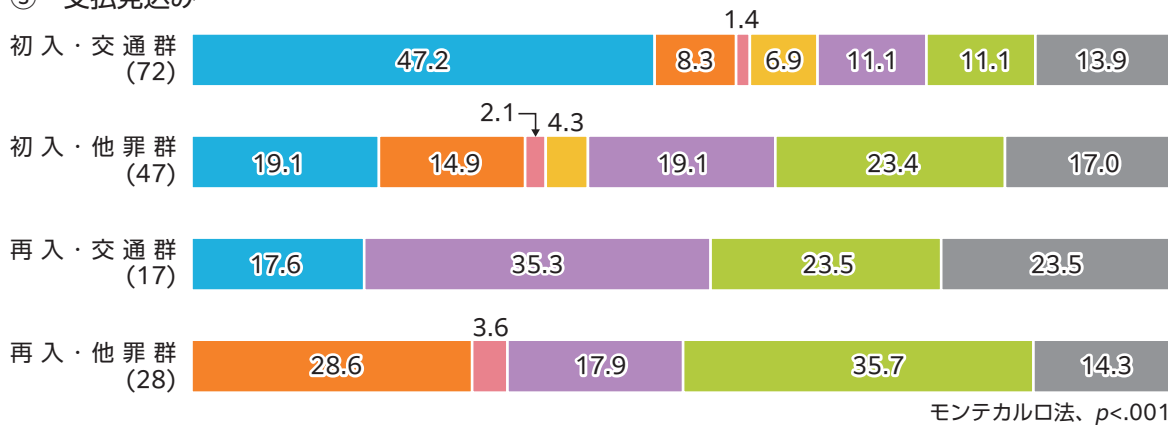


② 支払方法



■ 加入していた保険で支払った ■ 自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った  
 ■ 家族の資産で支払った ■ 借金をして支払った ■ 勤務先が支払った ■ その他

③ 支払見込み



- 注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 ①は、損害賠償金の支払状況が不詳の者を除く。  
 3 ①は、各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 ②は、①において、「全額賠償した」又は「一部賠償した」と回答した者に限り、損害賠償金の支払方法が不詳の者を除く。  
 5 ③は、①において、「一部賠償した」又は「賠償していない」と回答した者に限り、損害賠償金の支払見込みが不詳の者を除く。  
 6 ( ) 内は、実人員である。

(5) 被害者等への対応

被害者等への対応（本章第3節5項（5）参照）について、初入・再入及び交通関係以外の今回の受刑に係る犯罪の有無別に見る。

ア 判決までの被害者等との接触状況

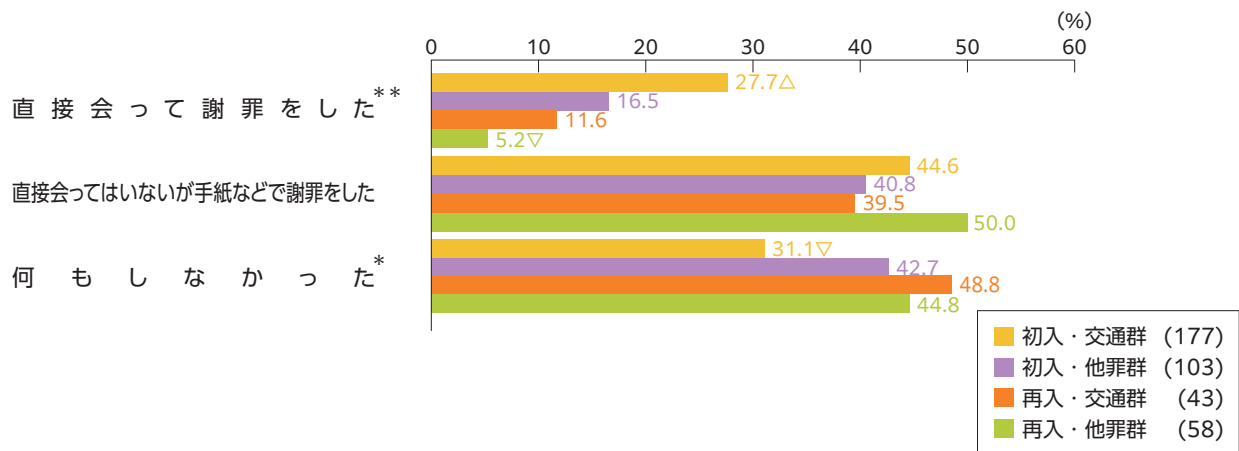
今回の受刑に係る判決が出るまでの間の被害者等との接触状況について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-7図のとおりである。なお、被害者等が複数いる場合を考慮し、該当するもの全てを回答するよう求めていることに留意が必要である。

初入・交通群及び再入・他罪群では、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」の該当率が最も高く、初入・他罪群及び再入・交通群では、「何もしなかった」の該当率が最も高かった。

$\chi^2$ 検定の結果、「直接会って謝罪をした」（ $\chi^2(3) = 17.474, p = .001$ ）及び「何もしなかった」（ $\chi^2(3) = 7.827, p = .0497$ ）の2項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「直接会って謝罪をした」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「何もしなかった」では、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

以上の結果から、初入・交通群では、他の群と比べて、被害者等と直接接触した者が多いことが明らかとなった。

4-6-2-7 図 判決までの被害者等との接触状況（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決までの被害者等との接触状況が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 4 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率である。  
 5  $\chi^2$ 検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 6 ( )内は、実人員である。

イ 被害者等と直接会わなかった理由

前記アで、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」又は「何もしなかった」と回答した者を対象として、分析対象者が被害者等に直接会わなかった理由について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-8図のとおりである。

初入・交通群、初入・他罪群及び再入・交通群では、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」の該当率が最も高かったのに対し、再入・他罪群では、「弁護士が対応していたから」の該当率が最も高かった。

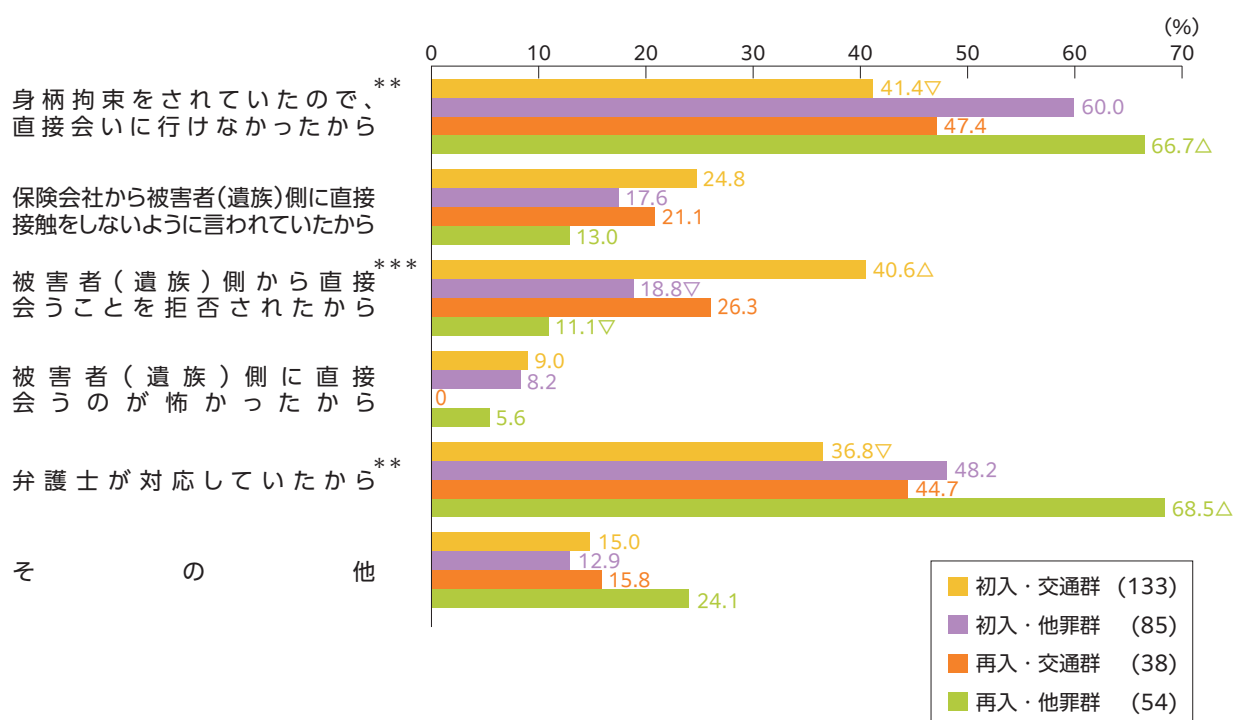
$\chi^2$ 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」( $\chi^2(3)=13.174, p=.004$ )、「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」( $\chi^2(3)=21.834, p<.001$ )及び「弁護士が対応していたから」( $\chi^2(3)=15.662, p=.001$ )の3項目で有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、「身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。「被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「弁護士が対応していたから」では、再入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

なお、「その他」には、新型コロナウイルス感染症の流行を理由とするもの、勤務先や親族が代わりに対応していたとするもの、入院・治療中だったことを理由とするもの、手紙を送付したが受領を

拒否されたとするもの、被害者の連絡先が分からなかったことを理由とするもの、被害者に対して立腹していたことを理由とするもの等があった。

以上の結果から、被害者等と直接会わない理由について、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者側から直接会うことを拒否されたという被害者側の対応を理由とする者が多く、再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者側の対応を理由とする者は少なく、身体拘束をされていたという物理的な理由や、弁護士に対応を任せているという自らの判断を理由とする者が多いことが明らかとなった。

4-6-2-8 図 被害者等と直接会わなかった理由（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決が出るまでの間に、被害者等と直接会っていないが手紙などで謝罪をした又は何もしなかった者に限る。  
 3 被害者等と直接会わなかった理由が不詳の者を除く。  
 4 各項目に該当した者（重複計上による。）の比率である。  
 5 \*\*\*は $p < .001$ 、\*\*は $p < .01$ 、\*は $p < .05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率（度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率）である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( ) 内は、実人員である。

### ウ 判決後の被害者等への対応

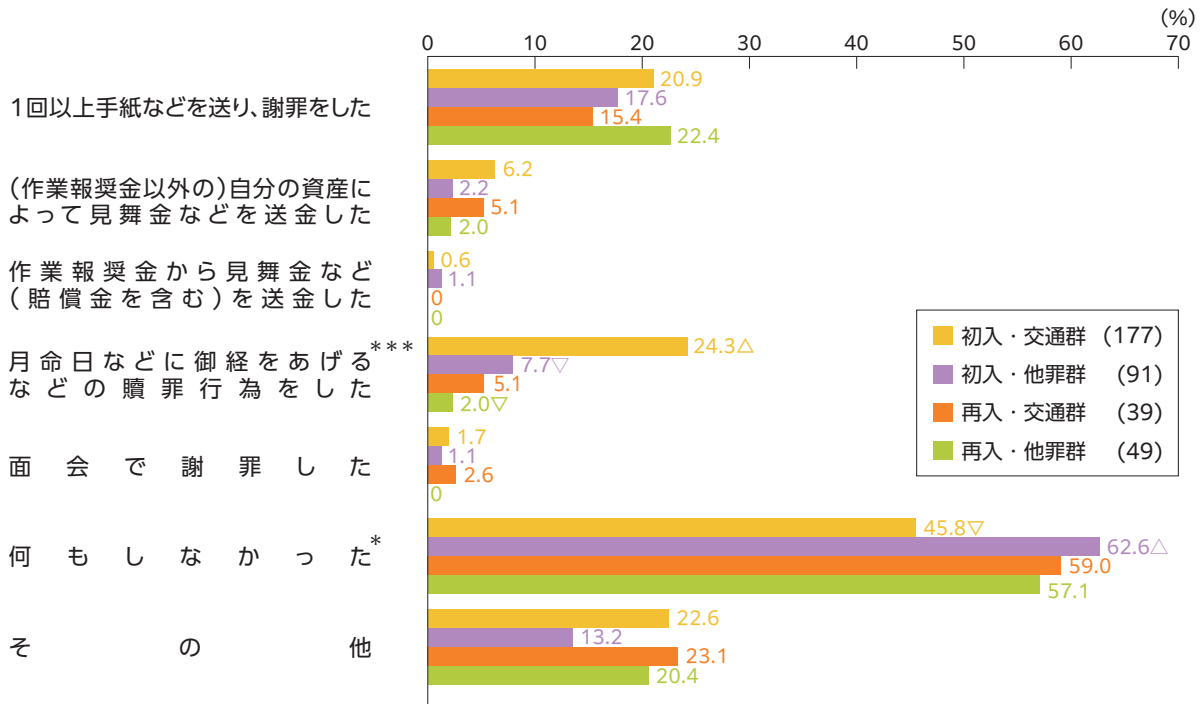
今回の受刑に係る判決が出てから被害者等に対し行った行動について、各項目の該当率を群別に見ると、4-6-2-9図のとおりである。

いずれの群も、「何もしなかった」の該当率が最も高く、40%を超えていた。再入・他罪群では、「面会で謝罪した」と回答した者はいなかった。

$\chi^2$ 検定及びFisherの正確確率検定の結果、「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」( $\chi^2(3)=25.391$ 、 $p<.001$ )、及び「何もしなかった」( $\chi^2(3)=8.012$ 、 $p=.046$ )の2項目で有意な差が見られた。「月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした」では、初入・交通群の該当率が有意に高く、初入・他罪群及び再入・他罪群の該当率が有意に低かった。「何もしなかった」では、初入・他罪群の該当率が有意に高く、初入・交通群の該当率が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群との比較において、初入・交通群は、被害者等へのしよく罪行為をすることが多い傾向にあるのに対し、初入・他罪群は、被害者等への対応をしない者が多い傾向にあることがうかがえた。

4-6-2-9 図 判決後の被害者等への対応（入所度数及び交通以外の犯罪の有無別）



注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 判決後の被害者等への対応が不詳の者を除く。  
 3 各項目に該当した者(重複計上による。)の比率である。  
 4 「1回以上手紙などを送り、謝罪をした」は、「1回手紙などを送り、謝罪をした」又は「2回以上手紙などを送り、謝罪をした」のいずれかの項目に該当した者の比率である。  
 5 \*\*\*は $p<.001$ 、\*\*は $p<.01$ 、\*は $p<.05$ を示す。 $p$ 値は $\chi^2$ 検定による漸近有意確率(度数が少ない場合は、Fisherの正確有意確率)である。  
 6  $\chi^2$ 検定又はFisherの正確確率検定により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。  
 7 ( )内は、実人員である。

## 第7節 前科罪名及び本件罪名による分類並びに分析の試み

交通犯罪による受刑者の中には、今回の受刑に係る犯罪や前科に交通犯罪以外の犯罪がある者や、今回の受刑に係る交通犯罪とその他の犯罪との関係を見ると、交通関係以外の犯罪が主たる目的であり、その手段として交通犯罪に及んだ者がいると考えられる。

そこで、本節では、交通犯罪による受刑者という枠組みの中にある者について、今回の受刑に係る交通犯罪以外の罪名に着目し、過去の刑事処分歴（本章第3節1項（2）参照）に係る罪名（以下「前科罪名」という。）及び今回の受刑に係る罪名（以下「本件罪名」という。）に基づいて分析対象者の犯罪傾向を分類し、分析を試みた。

### 1 分類方法

分析に当たり、分析対象者の犯罪傾向を見るため、以下の基準により分類した。すなわち、①前科罪名又は本件罪名に交通犯罪以外の犯罪が含まれていない場合（以下この節において「交通犯系」という。）、②前科罪名又は本件罪名に凶悪犯罪（殺人、強盗及び強盗致死傷）、暴力犯罪（傷害、傷害致死、暴行、脅迫、恐喝、暴力行為等処罰法違反及び銃刀法違反）及び性犯罪（強制性交等、強制わいせつ、わいせつ・わいせつ文書頒布）が含まれている場合（以下この節において「凶悪・粗暴犯系」という。）、③凶悪・粗暴犯系を除き、前科罪名又は本件罪名に薬物犯罪（麻薬取締法違反及び覚醒剤取締法違反）が含まれている場合（以下この節において「薬物犯系」という。）、④凶悪・粗暴犯系及び薬物犯系を除き、前科罪名又は本件罪名に財産犯罪（窃盗、詐欺、横領・背任、盗品譲受け等、住居侵入）が含まれている場合（以下この節において「財産犯系」という。）及び⑤上記①ないし④のいずれにも当てはまらない場合（公務執行妨害、犯人隠匿、文書偽造等、入管法違反等。以下この節において「その他系」という。）であった。

なお、前科はあるものの、その罪名が不明であった6人を分析から除外した結果、分析対象者は830人であった。

### 2 基本的属性等

分析対象者の性別、年齢層、刑名、刑期、刑事施設への入所回数、保護処分歴、教育程度、就労状況及び精神状況を前科罪名及び本件罪名による分類別に見ると、4-7-2-1表のとおりである。

分類別の有意な違いを確認するため、 $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法による検定を行った結果、全ての属性等において有意な差が見られた。

それぞれ調整済み残差を見ると、性別では、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系において「男性」が有意に高く、交通犯系において「女性」が有意に高かった。

年齢層では、交通犯系において「20歳未満」及び「20～29歳」が有意に高く、「60～64歳」が有意に低かった。また、凶悪・粗暴犯系において「40～49歳」及び「50～59歳」が有意に高く、「20～29歳」が有意に低かったほか、財産犯系では「20～29歳」が有意に高く、「40～49歳」及び「50～59歳」が有意に低かった。その他系は「20～29歳」が有意に高かった。

刑名では、交通犯系は、「禁錮」が有意に高く、「懲役」が有意に低かったほか、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系では「懲役」が有意に高く、「禁錮」が有意に低かった。また、薬物犯系では、「懲役（一部猶予）」が有意に高かった。

刑期では、交通犯系において、「1年以下」及び「5年を超える」が有意に高く、「5年以下」が有意に低かった。また、薬物犯系において、「5年以下」が有意に高かったほか、財産犯系においても、「5年以下」が有意に高く、「1年以下」及び「5年を超える」が有意に低かった。その他系は、「2年以下」が有意に高く、「5年以下」及び「5年を超える」が有意に低かった。

刑事施設への入所回数では、交通犯系及びその他系において、「1回」が有意に高く、凶悪・粗暴犯系及び薬物犯系において「2回以上」が有意に高かった。

保護処分歴では、交通犯系において、「なし」が有意に高く、「保護観察等」及び「少年院送致」が有意に低かった。一方、凶悪・粗暴犯系においては、「保護観察等」及び「少年院送致」が有意に高く、「なし」が有意に低かった。また、その他系において、「なし」が有意に高かった。

教育程度では、交通犯系において、「高等学校卒業」及び「大学在学・中退・卒業」が有意に高く、「中学校卒業」及び「高等学校中退」が有意に低かった。凶悪・粗暴犯系においては、「中学校卒業」が有意に高く、「高等学校卒業」、及び「大学在学・中退・卒業」が有意に低かったほか、薬物犯系において、「高等学校中退」が有意に高く、「高等学校卒業」が有意に低かった。

就労状況では、交通犯系及びその他系において、「有職」が有意に高く、凶悪・粗暴犯系及び財産犯系において「無職」が有意に高かった。

精神状況では、交通犯系において、「なし」が有意に高く、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に低かったほか、凶悪・粗暴犯系において、「神経症性障害」、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」及び「統合失調症」が有意に高く、「なし」が有意に低かった。また、薬物犯系においては、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に高かった。財産犯系においては、「知的障害」が有意に高く、「精神作用物質使用による精神及び行動の障害」が有意に低かった。

以上の結果から、いずれも他の群と比較すると、交通犯系の者は、若年者が多いこと、教育程度が高いこと、有職者が多いこと、精神障害がないこと、保護処分歴がなく、初入者や禁錮刑の者が多いことなどが示された。一方、凶悪・粗暴犯系の者は、再入者や保護処分歴を有する者が多いこと、教育程度が低いこと、無職者や精神疾患を有している者が多いことなどが示された。また、薬物犯系の者は、一部執行猶予者や再入者が多いこと、精神作用物質使用による障害を有している者が多く、財産犯系の者は、無職者や知的障害を有している者が多いことなどが示された。

4-7-2-1表 基本的属性等（前科罪名・本件罪名による分類別）

属性等	区分	総数	交通犯系	凶悪・粗暴犯系	薬物犯系	財産犯系	その他系	統計値
総数		830 (100.0)	271 (100.0)	256 (100.0)	100 (100.0)	161 (100.0)	42 (100.0)	
性別	男性	779 (93.9)	▽243 (89.7)	△250 (97.7)	90 (90.0)	△158 (98.1)	38 (90.5)	$\chi^2(4) = 23.179$ 、 $p < .001$
	女性	51 (6.1)	△28 (10.3)	▽6 (2.3)	10 (10.0)	▽3 (1.9)	4 (9.5)	
年齢層	20歳未満	4 (0.5)	△4 (1.5)	-	-	-	-	Fisherの正確確率検定、 $p < .001$
	20～29歳	248 (30.2)	△95 (35.1)	▽47 (18.6)	23 (23.0)	△64 (41.0)	△19 (45.2)	
	30～39歳	145 (17.6)	51 (18.8)	47 (18.6)	18 (18.0)	26 (16.7)	3 (7.1)	
	40～49歳	170 (20.7)	50 (18.5)	△65 (25.7)	27 (27.0)	▽23 (14.7)	5 (11.9)	
	50～59歳	128 (15.6)	38 (14.0)	△53 (20.9)	17 (17.0)	▽11 (7.1)	9 (21.4)	
	60～64歳	56 (6.8)	▽11 (4.1)	17 (6.7)	11 (11.0)	15 (9.6)	2 (4.8)	
65歳以上	71 (8.6)	22 (8.1)	24 (9.5)	4 (4.0)	17 (10.9)	4 (9.5)		
刑名	懲役	789 (95.1)	▽240 (88.6)	△252 (98.4)	96 (96.0)	△159 (98.8)	42 (100.0)	Fisherの正確確率検定、 $p < .001$
	懲役 (一部猶予付)	3 (0.4)	-	-	△3 (3.0)	-	-	
	禁錮	38 (4.6)	△31 (11.4)	▽4 (1.6)	1 (1.0)	▽2 (1.2)	-	
刑期	1年以下	182 (21.9)	△75 (27.7)	62 (24.2)	18 (18.0)	▽22 (13.7)	5 (11.9)	$\chi^2(16) = 73.611$ 、 $p < .001$
	2年以下	247 (29.8)	84 (31.0)	65 (25.4)	28 (28.0)	48 (29.8)	△22 (52.4)	
	3年以下	175 (21.1)	54 (19.9)	47 (18.4)	20 (20.0)	41 (25.5)	13 (31.0)	
	5年以下	152 (18.3)	▽24 (8.9)	53 (20.7)	△29 (29.0)	△44 (27.3)	▽2 (4.8)	
	5年を超える	74 (8.9)	△34 (12.5)	29 (11.3)	5 (5.0)	▽6 (3.7)	▽-	
刑事施設への入所回数	1回	559 (67.3)	△249 (91.9)	▽112 (43.8)	▽41 (41.0)	116 (72.0)	△41 (97.6)	$\chi^2(4) = 189.697$ 、 $p < .001$
	2回以上	271 (32.7)	▽22 (8.1)	△144 (56.3)	△59 (59.0)	45 (28.0)	▽1 (2.4)	
保護処分歴	なし	575 (69.4)	△234 (86.3)	▽133 (52.2)	62 (62.0)	109 (67.7)	△37 (88.1)	$\chi^2(8) = 89.225$ 、 $p < .001$
	保護観察等	101 (12.2)	▽23 (8.5)	△41 (16.1)	13 (13.0)	22 (13.7)	2 (4.8)	
	少年院送致	153 (18.5)	▽14 (5.2)	△81 (31.8)	25 (25.0)	30 (18.6)	3 (7.1)	
教育程度	中学校卒業	235 (28.5)	▽43 (15.9)	△111 (43.5)	33 (33.3)	37 (23.3)	11 (26.2)	$\chi^2(12) = 97.973$ 、 $p < .001$
	高等学校中退	230 (27.9)	▽56 (20.7)	77 (30.2)	△36 (36.4)	54 (34.0)	7 (16.7)	
	高等学校卒業	280 (33.9)	△131 (48.5)	▽53 (20.8)	▽24 (24.2)	52 (32.7)	20 (47.6)	
	大学在学・中退・卒業	80 (9.7)	△40 (14.8)	▽14 (5.5)	6 (6.1)	16 (10.1)	4 (9.5)	
就労状況	有職	578 (70.0)	△214 (79.0)	▽163 (63.9)	70 (71.4)	▽95 (59.4)	△36 (85.7)	$\chi^2(4) = 28.484$ 、 $p < .001$
	無職	248 (30.0)	▽57 (21.0)	△92 (36.1)	28 (28.6)	△65 (40.6)	▽6 (14.3)	
精神状況	精神障害なし	696 (85.8)	△240 (90.9)	▽196 (78.7)	83 (83.8)	139 (88.0)	38 (92.7)	モンテカルロ法、 $p = .004$
	知的障害	17 (2.1)	3 (1.1)	6 (2.4)	1 (1.0)	△7 (4.4)	-	
	神経症性障害	10 (1.2)	2 (0.8)	△6 (2.4)	1 (1.0)	1 (0.6)	-	
	発達障害	6 (0.7)	1 (0.4)	3 (1.2)	-	2 (1.3)	-	
	精神作用物質使用による精神及び行動の障害	17 (2.1)	▽-	△12 (4.8)	△5 (5.1)	▽-	-	
	統合失調症	3 (0.4)	-	△3 (1.2)	-	-	-	
	気分(感情)障害	19 (2.3)	5 (1.9)	8 (3.2)	1 (1.0)	4 (2.5)	1 (2.4)	
	その他の精神障害	43 (5.3)	13 (4.9)	15 (6.0)	8 (8.1)	5 (3.2)	2 (4.9)	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 各属性等が不詳の者を除く。  
 3 「年齢層」は、入所時の年齢による。  
 4 「保護観察等」は、児童自立支援施設送致・児童養護施設送致を含む。  
 5 「教育程度」は、犯行時における最終学歴又は就学状況である。  
 6 「就労状況」は、犯行時により、「無職」は、学生・生徒及び家事従事者を含む。  
 7 「精神状況」は、入所時の精神診断の結果による。  
 8 ( )内は、各属性等の総数又は分析対象者の群別の人員における構成比である。  
 9  $\chi^2$ 検定、Fisherの正確確率検定又はモンテカルロ法により有意差が認められ、調整済み残差が1.96以上を△で示し、-1.96以下を▽で示す。

### 3 あおり運転経験及び交通安全意識

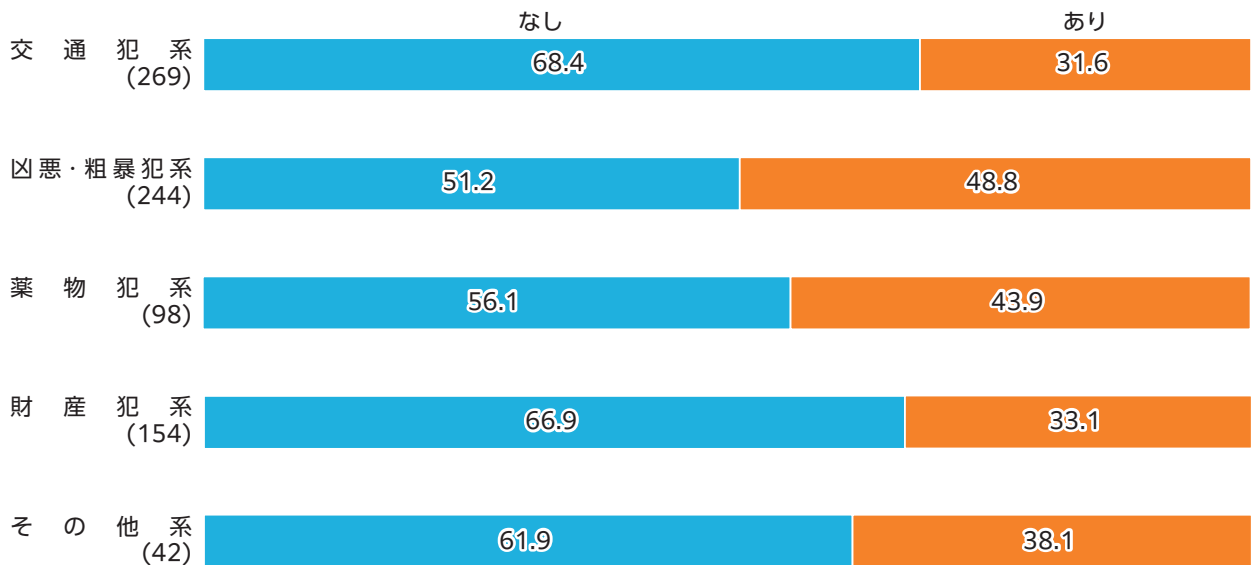
#### (1) あおり運転の経験

今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでのあおり運転の経験（本章第3節3項（3）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に構成比を見ると、4-7-3-1図のとおりである。交通犯系、財産犯系では、あおり運転の経験「あり」がいずれも3割程度であったのに対し、凶悪・粗暴犯系では5割近くを占めていた。

$\chi^2$ 検定の結果、有意な差が見られた。調整済み残差を見ると、交通犯系では、「なし」の構成比が有意に高く、凶悪・粗暴犯系では、「あり」の構成比が有意に高かった。

以上の結果から、他の群と比較して、凶悪・粗暴犯系の者は、あおり運転の経験がある者が多く、交通犯系の者は、あおり運転の経験が少ないことが示された。

4-7-3-1 図 あおり運転の経験（前科罪名・本件罪名による分類別）



$\chi^2(4)=19.234, p=.001$

注 1 法務総合研究所の調査による。

2 あおり運転経験が不詳の者を除く。

3 「あり」は、「対向車線からの接近や逆走を行う」、「後続車に対して不要な急ブレーキをかける」、「車間距離を詰めて前の車に接近する」、「急な進路変更や蛇行運転をする」、「左車線からの追越しや無理な追越しを行う」、「不必要に継続したハイビームを点灯する」、「不必要に反復したクラクションを鳴らす」、「急な加減速や他車への幅寄せを行う」、「高速自動車国道などの本線車道で低速走行する」及び「高速自動車国道などで駐停車を行う」の10項目のいずれか一つでも該当すると回答した者の構成比であり、「なし」は、前記10項目のいずれにも該当しないと回答した者の構成比である。

4 ( )内は、実人員である。

## (2) 交通安全に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした当時の交通安全に関する意識（本章第3節3項（4）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に見る。各項目について、「とてもあてはまる」を1点、「ややあてはまる」を2点、「分からない」を3点、「あまりあてはまらない」を4点、「全くあてはまらない」を5点として、交通安全意識が低く、問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を見ると、4-7-3-2表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、前科罪名及び本件罪名による分類別の5群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「無理な割込みをしないよう心掛けている」の1項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、同項目において、交通犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高かった。

以上の結果から、凶悪・粗暴犯系は、交通犯系と比較して、無理な割込みをしないように心掛けるという安全運転に関する意識が低いことが示された。また、無理な割込みは、道路交通法上の妨害運転罪に該当する可能性のある行為であるところ、凶悪・粗暴犯系におけるこのような行為に対する安全意識の低さは、凶悪・粗暴犯系が他の群と比較してあおり運転の経験がある者が多いことと、一定の関連性を有していると考えられた。

4-7-3-2表 交通安全に関する意識の問題（前科罪名・本件罪名による分類別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
交通ルールをいつも意識して行動している	交通系	268	2.21	1.11	F (4, 208.975) =1.495、 p=.205、ε <sup>2</sup> =.003
	凶悪犯	250	2.24	1.25	
	薬物犯	98	2.10	1.25	
	財産犯	156	2.43	1.26	
	その他	42	2.45	1.29	
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	交通系	271	1.93	1.04	F (4, 818) =0.035、 p=.998、ε <sup>2</sup> =-.005
	凶悪犯	252	1.91	1.16	
	薬物犯	99	1.93	1.14	
	財産犯	159	1.94	1.13	
	その他	42	1.88	1.13	
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	交通系	270	1.43	0.72	F (4, 203.939) =0.934、 p=.205、ε <sup>2</sup> =.002
	凶悪犯	254	1.46	0.90	
	薬物犯	98	1.51	0.97	
	財産犯	159	1.49	0.83	
	その他	42	1.76	1.16	
自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	交通系	271	1.60	1.15	F (4, 211.304) =1.371、 p=.245、ε <sup>2</sup> =.002
	凶悪犯	254	1.81	1.36	
	薬物犯	99	1.69	1.23	
	財産犯	159	1.81	1.33	
	その他	42	1.86	1.34	
体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	交通系	269	2.86	1.39	F (4, 815) =0.734、 p=.569、ε <sup>2</sup> =-.001
	凶悪犯	252	2.83	1.49	
	薬物犯	98	2.98	1.37	
	財産犯	159	2.79	1.43	
	その他	42	2.55	1.35	
飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	交通系	269	2.10	1.46	F (4, 815) =1.918、 p=.105、ε <sup>2</sup> =.004
	凶悪犯	253	2.21	1.44	
	薬物犯	98	1.95	1.39	
	財産犯	158	2.04	1.46	
	その他	42	2.62	1.62	
スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	交通系	269	2.30	1.40	F (4, 818) =0.634、 p=.639、ε <sup>2</sup> =-.002
	凶悪犯	254	2.22	1.41	
	薬物犯	99	2.46	1.46	
	財産犯	159	2.27	1.42	
	その他	42	2.40	1.29	
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	交通系	270	1.69	0.94	F (4, 818) =0.682、 p=.604、ε <sup>2</sup> =-.002
	凶悪犯	254	1.72	0.97	
	薬物犯	99	1.57	0.87	
	財産犯	158	1.77	1.05	
	その他	42	1.71	1.04	
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている	交通系	271	1.49	0.70	F (4, 211.993) =0.752、 p=.557、ε <sup>2</sup> =-.003
	凶悪犯	255	1.57	0.91	
	薬物犯	99	1.55	0.99	
	財産犯	160	1.56	0.88	
	その他	42	1.57	0.99	
交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている	交通系	270	2.10	1.13	F (4, 821) =0.173、 p=.952、ε <sup>2</sup> =-.004
	凶悪犯	255	2.02	1.20	
	薬物犯	99	2.08	1.23	
	財産犯	160	2.08	1.22	
	その他	42	2.02	1.16	
無理な追越しをしないよう心掛けている	交通系	269	1.77	1.04	F (4, 211.993) =0.752、 p=.557、ε <sup>2</sup> =.003
	凶悪犯	255	2.02	1.29	
	薬物犯	99	1.90	1.20	
	財産犯	160	1.98	1.28	
	その他	42	1.93	1.13	
無理な割り込みをしないよう心掛けている	交通系	270	1.57	0.88	F (4, 207.127) =3.521、 p=.008、ε <sup>2</sup> =.009 交通犯系<凶悪・粗暴犯系
	凶悪犯	255	1.87	1.20	
	薬物犯	98	1.82	1.18	
	財産犯	160	1.81	1.17	
	その他	42	1.86	1.16	
自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している	交通系	270	2.76	1.39	F (4, 819) =1.034、 p=.389、ε <sup>2</sup> =.000
	凶悪犯	253	2.63	1.40	
	薬物犯	99	2.64	1.41	
	財産犯	160	2.83	1.47	
	その他	42	3.00	1.43	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通安全に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

### (3) 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした当時の交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識（本章第3節3項（5）参照）について、前科罪名及び本件罪名による分類別に見る。各項目について、「まったくそう思わない」を1点、「あまりそう思わない」を2点、「まあそう思う」を3点、「そう思う」を4点として、交通事故や交通法規を軽視する傾向、自身の運転技術等に関する認識の問題性が高いほど得点が高くなるよう処理を行った上で、各項目の平均得点及び標準偏差を見ると、4-7-3-3表のとおりである。

各項目の得点を従属変数、前科罪名及び本件罪名による分類別の5群を独立変数として一要因分散分析を行った結果、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」及び「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」の2項目において、有意な差が見られた。多重比較の結果、「自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている」について、交通犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高く、「運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある」について、財産犯系より凶悪・粗暴犯系の得点が有意に高かった。

以上の結果から、凶悪・粗暴犯系は、他の群と比較して、自己の運転への過信が強いほか、運転中に他の自動車等の運転の仕方にストレスや怒りを感じやすい傾向があることが示された。また、このような凶悪・粗暴犯系の過信や易怒性の傾向は、凶悪・粗暴犯系が他の群と比較してあおり運転の経験がある者が多いことと、一定の関連性を有している可能性が考えられた。

4-7-3-3 表 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題（前科罪名・本件罪名による分類別）

質問項目	区分	人員	平均	標準偏差	統計値及び多重比較
どんなに注意をしていても交通事故に巻き込まれることはある	交通犯系	271	3.52	0.69	$F(4, 215.225) = 2.046$ 、 $p = .089$ 、 $\epsilon^2 = .004$
	凶悪・粗暴犯系	253	3.43	0.85	
	薬物犯系	99	3.60	0.74	
	財産犯系	160	3.39	0.85	
	その他系	42	3.31	0.68	
交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない	交通犯系	271	2.62	0.91	$F(4, 820) = 1.935$ 、 $p = .103$ 、 $\epsilon^2 = .005$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.60	0.99	
	薬物犯系	99	2.35	0.97	
	財産犯系	159	2.67	1.03	
	その他系	42	2.50	0.83	
交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	交通犯系	269	2.43	0.80	$F(4, 815) = 2.883$ 、 $p = .022$ 、 $\epsilon^2 = .009$
	凶悪・粗暴犯系	252	2.64	0.91	
	薬物犯系	98	2.54	0.88	
	財産犯系	159	2.56	0.89	
	その他系	42	2.26	0.86	
交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	交通犯系	271	2.10	0.89	$F(4, 213.096) = 0.398$ 、 $p = .810$ 、 $\epsilon^2 = -.003$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.12	0.96	
	薬物犯系	100	2.18	1.04	
	財産犯系	158	2.19	1.07	
	その他系	42	2.02	0.87	
いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	交通犯系	271	2.57	0.94	$F(4, 212.517) = 1.060$ 、 $p = .377$ 、 $\epsilon^2 = .000$
	凶悪・粗暴犯系	254	2.62	1.03	
	薬物犯系	100	2.78	0.93	
	財産犯系	157	2.67	1.05	
	その他系	42	2.55	1.04	
自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている	交通犯系	269	2.34	0.82	$F(4, 214.139) = 3.593$ 、 $p = .007$ 、 $\epsilon^2 = .012$ 交通犯系 < 凶悪・粗暴犯系
	凶悪・粗暴犯系	255	2.61	0.93	
	薬物犯系	100	2.53	0.94	
	財産犯系	159	2.40	0.98	
	その他系	42	2.57	0.80	
同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある	交通犯系	271	1.56	0.73	$F(4, 822) = 2.162$ 、 $p = .072$ 、 $\epsilon^2 = .006$
	凶悪・粗暴犯系	255	1.70	0.80	
	薬物犯系	100	1.71	0.82	
	財産犯系	159	1.75	0.91	
	その他系	42	1.52	0.74	
運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーツとしたりすることがある	交通犯系	270	2.29	0.91	$F(4, 821) = 3.249$ 、 $p = .012$ 、 $\epsilon^2 = .011$ 財産犯系 < 凶悪・粗暴犯系
	凶悪・粗暴犯系	255	2.47	0.98	
	薬物犯系	100	2.41	0.89	
	財産犯系	159	2.16	1.00	
	その他系	42	2.17	0.96	

注 1 法務総合研究所の調査による。  
 2 交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題が不詳の者を除く。  
 3 等分散性が認められなかった項目については、Welchの検定を行った。多重比較は、Bonferroniの方法によった。

## 第8節 総合考察

本節では、前節までの特別調査（以下この節において「本調査」という。）の結果より明らかになった交通犯罪者の傾向・特徴について概観し、それらを踏まえて考察する。

なお、ここでの考察に当たっては、本調査の分析対象者が今回の受刑に係る罪名に交通犯罪を含む受刑者であることに留意する必要がある。すなわち、本調査は、交通犯罪者の処遇に資する基礎資料を提供する目的で実施していることから、受刑者を調査対象としたところ、交通事件のいずれの罪名についても、実刑判決の言渡しを受ける者はごく僅かであるため（3-3-3図及び3-3-5図参照）、本調査の結果は、必ずしも交通犯罪者全体の傾向・特徴を示すものではない。また、令和6年の初入者のうち、過失運転致死傷等では半数近く、道路交通法違反では9割以上がそれぞれ執行猶予歴を有している（3-4-4図参照）。さらに、本調査の分析対象者のうち、交通犯罪以外の犯罪も含めて受刑に至った者が約半数を占めていること（4-3-1-1表①の「属性等」のうち「交通関係以外の今回の受刑に係る罪種」参照）から、調査対象者の前科・前歴や交通犯罪以外の今回の受刑に係る罪種等の事情が量刑に影響した可能性があることに留意する必要がある。加えて、群分けにより調査対象者の数に多寡があること、受刑中に過去の状況を振り返った調査を行っており、交通事件から調査までの期間が分析対象者ごとに異なることから、調査時の分析対象者の内省の程度、教育の進捗、被害弁償の状況等の差が回答に影響を及ぼしている可能性を否定できないことなどにも留意する必要がある。

### 1 特別調査の結果から見た交通犯罪者の傾向・特徴

#### （1）罪名別

##### ア 基本的属性及び生活・運転状況等

基本的属性等、生活状況、自動車等の利用状況、交通違反による行政処分歴、検挙歴、事故歴等を、危険運転群、過失運転群及び道交法群の罪名別に見る。

危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年者、大学在学・中退・卒業の者、刑事施設への入所歴がない者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がない者が多い一方で、今回の受刑に係る刑期が3年を超える者が6割を超えており、刑期が比較的長い者が多かった。ただし、罪名別での刑期の比較については、各群の対象犯罪の法定刑の違いに留意が必要である。今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴がある者が7割を超えていたほか、交通違反及び危険な運転の経験では、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験及び赤信号無視経験のある者がいずれも半

数を超えており、悪質な運転をする傾向がうかがえた。また、アルコール依存回復プログラムスクリーニングでは、約6割が該当し、アルコールの問題を抱える者が一定数見られたところ、同スクリーニングで「Lv.3」以上にある者も5割を超えており、比較的深刻なアルコールの問題を抱える者も少なくないことがうかがえた。今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の利用目的では、他の群と比べて、通勤・通学が多く、ほぼ毎日運転をする者が8割を超えていた。

過失運転群は、今回の受刑に係る交通犯罪当時の運転頻度について、ほぼ毎日運転をすると回答した者が6割を超えていた。また、今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴がある者が8割を超えていたほか、物損・自損事故又は人身事故の経験がある者は8割弱であり、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験のある者が3割弱と多い傾向が見られた。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢者が多かった。また、今回の受刑に係る交通犯罪当時の運転頻度では月に2、3回程度以下の者が、自動車等の利用目的では買い物と回答した者が、他の群と比べてそれぞれ多く、今回の受刑に係る刑期は比較的短い一方、交通犯罪による刑事処分歴では、懲役・禁錮（執行猶予を含む。）の処分歴がある者が7割を超えており、罰金の処分歴がある者も5割を超えていた。また、再入者も他の群と比べて多かった。今回の受刑に係る交通犯罪より前の交通違反による検挙歴を見ると、検挙歴のある者が9割を超えて多く、検挙内容については、無免許運転の該当率が7割を超えており、飲酒運転の該当率も約4割と、いずれも他の群と比べて高かった。さらに、無免許運転の違反経験者が約9割と、他の群と比べて多かった。運転免許の停止・取消の処分歴がある者は8割を超えていた。周囲から運転をやめるよう言われた経験がある者は5割を超え、3群の中で最も多かった。

## イ 今回の受刑に係る交通犯罪時の状況

### （ア）交通犯罪時の自動車等の所有及び運転免許の保有状況

今回の受刑に係る交通犯罪時、運転していた車両等は、いずれの群も、自分の所有する車両等である場合が最も多かったものの、危険運転群では自分の所有する車両等が、過失運転群では勤務先の所有する車両等が、道交法群では家族の所有する車両等が、それぞれ他の群と比べて多く、道交法群では、運転していた車両等が誰の物か分からない者が2%を超えており、3群の中で最も多かった。

運転免許の保有状況について、罪名別に見ると、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していなかった。また、道交法群は、他の群と比べて、運転免許を保有していない者が多く、その中でも、運転免許を失効した者（運転免許の有効期限を徒過した場合のみならず、広く運転免許の効力を失った場合を含む。以下この節において同じ。）が8割弱と多い傾

向にあった。

#### (イ) 今回の受刑に係る交通犯罪の状況

今回の受刑に係る交通犯罪において、無免許運転をした者についてその理由を見ると、いずれの群も、半数以上の者が「事故を起こさなければ問題はないと思っていた」と回答しており、「無免許運転をすることが日常になっており、感覚がマヒしていた」と回答した者も3割から4割で多かった。

今回の受刑に係る交通犯罪において、飲酒運転をした者についてその理由を見ると、いずれの群も、半数以上の者が「飲酒運転に対する認識が甘かったから」と回答しており、「事故を起こさず運転できるという自信があったから」と回答した者も4割を超えて多かった。また、危険運転群では、他の群と比べて、周囲の人も飲酒運転をしていたので自身も飲酒運転をしたという者が多く、道交法群では、他の群と比べて、警察には見つからないという考えから飲酒運転をした者が多かった。

#### (ウ) 今回の受刑に係る交通犯罪の原因及び判決の重さの認識

今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、危険運転群では、他の群と比べて、飲酒運転や速度超過のほか、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行、ハンドル・ブレーキ操作の誤り、人や車への著しい接近及び車の直前への進入の該当率も高かった。過失運転群では、他の群と比べて、安全確認不十分、疲労や病気による居眠り・意識喪失、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし及び右・左折方法不適當の該当率が高かった。

判決の重さについての認識を罪名別に見ると、危険運転群及び過失運転群では、他の群と比べて、判決が軽いとする者が多かったのに対し、道交法群では、判決が重いとする者が多かった。

### ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題を罪名別に見ると、危険運転群及び過失運転群は、道交法群と比較して、ほとんどの項目で、交通安全に関する意識が低かった。

また、内閣府2020年調査と比べると、本研究の分析対象者は、交通ルールや車両の安全性能への意識、体調不良時及びスマートフォン等を利用しながらの運転を控えることへの意識が低いことがうかがえた。

さらに、交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、危険運転群は、道交法群よりも目的地まで早く着きたいと考える傾向にあったが、その他の項目に有意差はなく、全体として罪名による意識の問題の差は、それほど認められなかった。

今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでに感じた安全に運転を続けることへの不安等を見ると、いずれの群も、不安は全くないと回答した者が3割を超えており、自身の運転の危険性を認識できてい

ない者が少なくない様子がうかがえた。一方、道交法群では、他の群と比べて、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことがよくあったと回答した者が多かった。この点について、道交法群は、運転頻度がそれほど多くない者が多いことと関連している可能性が考えられた。また、過失運転群では、他の群と比べて、運転中の注意力散漫を自覚している者が多かった。

## エ 今後の運転等について

### (ア) 今後の運転に対する考え

今後の自動車等の運転に対する考えを罪名別に見ると、いずれも他の群と比べて、危険運転群では、今後は運転をするつもりはないと回答した者が多く、4割を超えていた一方、道交法群では、今後も運転するつもりと回答した者が多く、5割を超えていた。

今後は運転をするつもりはないと回答した者について、その理由を見ると、いずれも他の群と比べて、危険運転群では、運転が怖くなったことを理由とする者が多かった一方、道交法群では、免許の再取得に費用や手間が掛かることを理由とする者が多かった。

### (イ) 交通犯罪を起こさないために必要なこと

交通犯罪を起こさないために必要なことについて、危険運転群及び過失運転群では、他の群と比べて、今回の交通犯罪が自分の家族に与えた影響を考えると、被害者等への謝罪・被害弁償や被害者等の置かれた状況や心情を理解することを挙げる者が多かった。さらに、過失運転群では、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことについても必要性を認める者が多かった。

## オ 小括

### (ア) 交通犯罪による受刑者全般の傾向・特徴

無免許運転の経験がある者が分析対象者の7割を超えており、今回の受刑に係る交通犯罪時においても、危険運転群で約2割、過失運転群で約4割、道交法群で約8割が運転免許を保有していなかったことから、交通犯罪による受刑者は、無免許運転の経験を有する者が多いという特徴が明らかになった。さらに、内閣府2020年調査と比べると、本研究の分析対象者は、交通安全に関する意識が低いとの傾向も認められた。

### (イ) 罪名別に見た交通犯罪者の傾向・特徴

危険運転群は、他の群と比べて、30歳未満の若年者が多く、大学在学・中退・卒業の者が多かった。今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の運転頻度では、ほぼ毎日運転をしている者が8割を

超えている一方で、交通安全の意識は、道交法群と比較して低く、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、飲酒運転、速度超過等の特に危険性の高い交通違反行為のほか、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行等を挙げる者が多いなど、危険・悪質な運転により受刑に至る傾向が見られた。また、今回の受刑に係る交通犯罪において、同乗者に友人・知人がいたと回答した者及び飲酒運転をした理由に周囲の人も飲酒運転をしていたことを挙げる者の構成比が他の群と比べて高かったこと並びに交通犯罪を起こさないために必要なこととして、交通ルールを軽視する人と距離を置くこと及び自分の感情をコントロールする訓練を受けることを選択した者がそれぞれ3割から4割程度と多かったことなどを踏まえて考察すると、危険運転群の一部には、同乗者など周囲の言動に影響を受けて調子に乗りやすい者、ゲーム感覚、自己顕示、周囲へのアピールなど、運転に対する不健全な価値観を持つ者及び運転時に極端に感情的になりやすい者が含まれることが推察された。一方、アルコールの問題を抱える者もいるところ、交通安全に関する意識の低さや日常的に運転する状況等も相まって、重大な結果を引き起こしたことがうかがえた。他方で、運転への恐怖心などから、今後は運転をするつもりはないと回答する者が4割を超えているところ、これについては、犯行時の自身の軽率な考えとそれによって引き起こされた結果の重大性との落差が大きいこと及びこれまで刑事施設への入所歴がなかった者が突然収監されるに至ったという環境の変化が大きいことが影響しているものと考えられる。さらに、被害者等への謝罪・被害弁償及び被害者の置かれた状況や心情を理解することが、二度と交通犯罪を起こさないために必要だと考える者も多く、自身の犯罪行為に係る責任の重さに直面し、運転に慎重な姿勢を示す者もある程度いると推察された。

過失運転群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験のある者が3割弱と多い傾向が見られた。また、ほぼ毎日運転する者が多く、他の群と比べて、業務のため、勤務先の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多かった。今回の受刑に係る交通犯罪の原因については、他の群と比べて、安全確認不十分が多いほか、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不相当等を挙げる者が多いことから、交通法規を遵守せずに漫然と運転している様子がうかがえた。また、今後は運転をするつもりはないと考える者は3割を下回っているものの、交通犯罪を起こさないために必要なこととして、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことを挙げる者も多く、自身の運転や運転状況の危険性を自覚する者も一定程度いると推察された。

道交法群は、他の群と比べて、65歳以上の高齢者が多い傾向にあり、運転頻度は月に2、3回程度以下の者が多く、買い物のために、家族の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多かった。また、無免許運転の経験者が約9割を占めており、今回の受刑に係る交通

犯罪において無免許であった者も約8割と多く、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反による検挙経験を有している者も約9割であったことから、大多数の者が、無免許運転を繰り返していると推察された。また、運転免許停止又は免許取消の処分歴がある者が8割を超えており、懲役・禁錮（執行猶予を含む。）の処分歴がある者も7割を超えていることから、これらの者については、交通法規軽視の態度が著しく、規範意識が鈍磨していると考えられた。さらに、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪の判決が重いと考える者が多く、自身の犯罪行為の重大性や責任を十分に認識できていない者が多いと推察された。加えて、今後も運転をするつもりの方が半数以上を占めている上、交通犯罪を起こさないために必要なことについても、他の群と比べて、自分の運転を過信しないことを挙げる者が少ないことから、今回の交通犯罪について裁判を経て受刑するに至っても、なお自身の運転の危険性や問題性を認識するに至らない者が多い様子がうかがえた。

## （2）年齢層別

### ア 運転状況

今回の受刑に係る交通犯罪当時の自動車等の利用状況及び利用目的を見ると、65歳以上では、他の群と比べて、月に1回程度の運転頻度の者が多く、買い物を利用目的とする者が多かった。

交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験を見ると、65歳以上の者は、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験、赤信号無視経験、飲酒運転経験及び薬物使用運転経験について、いずれも経験のない者が他の群と比べて多く、5割を超えており、あおり運転の経験がない者も他の群と比べて多く、7割を超えていた。

### イ 今回の受刑に係る交通犯罪時の状況

今回の受刑に係る交通犯罪時の運転免許の保有状況を見ると、年齢層が上がるにつれて運転免許を保有していない者の割合が多くなり、65歳以上は、7割以上が運転免許を保有していなかった。運転免許を保有していない理由では、30歳未満は、他の群と比べて、免許取得経験なしが多く、そのほかの年齢層では、8割程度が運転免許を失効した者であった。

今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、他の群と比べて、30歳未満では、速度超過の該当率が高く、とりわけ20歳未満では、該当率が68.2%と高かったほか、信号・一時停止標識の無視の該当率も高かった。40～49歳では、飲酒運転の該当率が高く、65歳以上では、信号・一時停止標識の無視の該当率が高いなど、年齢層によって交通犯罪の原因が異なる傾向にあることが示唆された。

## ウ 交通安全意識の問題

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、40歳未満では、40～64歳及び65歳以上と比べて、交通安全に関する意識が低い傾向にあったほか、40歳未満及び40～64歳は、65歳以上よりも、交通事故や交通法規を軽視し、運転技術に関する認識の問題性が大きい傾向にあった。

一方、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に感じた安全に運転を続けることへの不安等を見ると、65歳以上でも他の年齢層と変わらず、約7割の者が安全に運転を続けることについて、ほとんどあるいは全く不安を感じていなかった。また、安全に運転を続けることへの不安を感じた者についてその理由を見ると、他の群と比べて、40～64歳では、身体的な不調を感じていたことを理由とする者が多く、65歳以上では、運転に慣れていないことを理由とする者が多かった。この点については、前記アのとおり、65歳以上は、他の群と比べて、運転頻度がそれほど高くない者が多いことと関連している可能性が考えられた。

65歳以上の高齢運転者の運転方針を見ると、6割以上の者が、疲れているとき、天候が悪いとき、視界が悪いとき、他に運転者がいるときに、それぞれ運転をしないようにしていたほか、運転頻度自体を減らしたり、高速道路を走行したりしないようにしていた。これらの結果を内閣府2021年調査における一般の高齢運転者と比較すると、運転免許証の自主返納者よりは運転を控えようとする傾向が低いものの、免許保有者と比較すると、運転を控えようとする傾向が同程度かやや高かった。

## エ 今後の運転等について

今後の運転に対する考えを見ると、65歳以上では、他の群と比べて、今後は運転をするつもりはないと回答した者が多く、7割を超えていた。

今後も運転をする又は運転する可能性があるとは回答した者について、その理由を見ると、いずれも他の群と比べて、40歳未満では通勤・通学、40～64歳では仕事や通院、65歳以上では通院で使うことを理由とする者が、それぞれ多かった。

他方、今後は運転をするつもりはないと回答した者について、その理由を見ると、40歳未満では、他の群と比べて、「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」の該当率が高かったのに対し、65歳以上では、他の群と比べて、「今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから」及び「上手く（無事故で）運転をする自信がないから」の該当率が低かった。

交通犯罪を起こさないために必要なことを見ると、65歳以上では、全般的に各項目への該当率が低く、他の群と比べて、交通ルールを学ぶこと、周囲の助言に従うこと及び自分の運転を過信しない

ことなどの項目について、必要と考える者が少なかった。

## オ 小括

年齢層別に比較すると、65歳未満では、65歳以上と比べて、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、運転技術に関する認識の問題性が大きいところ、とりわけ20歳未満では、今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、速度超過や信号・一時停止標識の無視などの交通違反が多く、故意に危険な運転をする傾向が高いことが明らかになった。さらに、40歳未満では、交通安全に関する意識が低い傾向にあるところ、今後も運転をするつもりと回答した者が半数以上を占めており、受刑に至ってもなお運転を続ける意思のある者が多く、前述したような交通事故や交通法規、運転技術に関する意識や交通安全意識等の問題性を改めなければ、再び交通犯罪を起こすリスクは高いと考えられた。

一方、65歳以上では、運転頻度がそれほど高くなく、体調不良での運転経験、30km/h以上の速度違反経験、赤信号無視経験、飲酒運転経験、薬物使用運転経験及びあおり運転の経験がない者が多かった。また、他の年齢層と比べて、交通安全意識は高く、交通事故・交通法規を軽視する傾向は低かった。できるだけ運転を控える方針の者も多く、一般の高齢運転者と比較しても顕著な差は見られなかった。加えて、今後は運転をしないと考えている者も7割を超えており、一見、再び交通犯罪を起こすリスクは低いようにも見える。

ところが、実際には、65歳以上の7割以上が今回の受刑に係る交通犯罪時に運転免許を保有していなかった上、他の年齢層と比べて、今回の交通犯罪の原因に、信号・一時停止標識の無視を挙げる者が多く、周囲の安全確認不十分を挙げる者も3割を超えているなど、交通法規を遵守せず、十分に安全を確認して運転できていない様子がうかがわれた。それにもかかわらず、約7割が、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に安全に運転を続けることへの不安がほとんどあるいは全くなかったと回答していたほか、交通犯罪を起こさないために必要なこととして、交通ルールを学ぶこと、周囲の助言に従うこと及び自分の運転を過信しないことを必要と考える者が他の群と比べて少なく、自身の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立っていた。このように、高齢の交通犯罪者の問題は、自身の運転に関する認識と客観的な状況に齟齬が生じている者が多いことにあると推察された。

### (3) 飲酒運転・薬物使用下での運転経験の有無別

#### ア 基本的属性等

基本的属性等を見ると、薬物使用下での運転経験の有無によってその特徴に違いが見られた。すな

わち、飲酒・薬物なし群及び飲酒群は、他の群と比べて、初入者及び保護処分歴のない者が多いほか、今回の受刑に係る刑期が2年以下の者は、それぞれ約5割、約6割であり、犯罪傾向がそれほど進んでいない様子うかがえた。

一方、薬物群及び飲酒・薬物群では、飲酒・薬物なし群及び飲酒群に比べて、再入者や、今回の受刑に係る刑期が3年を超えて5年以下の者が多く、犯罪傾向が進んでいる様子うかがえた。なお、他の群と比べて、精神作用物質使用による精神及び行動の障害のある者も多かった。加えて、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、学歴が中学卒業・高校中退である者、保護処分歴がある者、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪及び暴力犯罪が含まれる者が多く、比較的早期からの逸脱や多方面の犯罪傾向が認められた。

#### イ 交通違反歴、検挙歴、危険な運転の経験等

運転免許停止・取消歴、交通違反による検挙歴、交通事故歴、交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験を見ると、飲酒・薬物なし群は、他の群と比べて、運転免許停止・取消歴、交通事故歴、あおり運転経験、交通違反及び危険な運転の経験の全ての項目について、経験なしの者が多かった。

一方、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者、交通違反及び危険な運転の経験が4回以上ある者、あおり運転経験がある者が多く、4群の中で、最も交通違反や危険な運転をする傾向が顕著であった。また、飲酒・薬物群は、飲酒群及び薬物群に比べて、飲酒運転経験や薬物使用運転経験が4回以上ある者が多かった。

飲酒群は、他の群と比べて、飲酒運転による検挙歴がある者が多く、免許取消処分歴のある者も多かった。

薬物群は、他の群と比べて、不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）による検挙歴がある者が多かった。

#### ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比較して、これらに関する意識が全般に低かった。

#### エ 今後の運転に対する考え等

今後の運転に対する考えを見ると、飲酒・薬物群では、今後も運転するつもりと回答した者が6割

を超え、他の群と比べて多かった。

今後も運転をする又は運転する可能性があるとは回答した者について、その理由を見ると、他の群と比べて、飲酒群は通勤・通学を、飲酒・薬物群は通勤・通学及び買い物などの日常生活における使用を、それぞれ理由として挙げる者が多かった。

一方、今後は運転をしないと回答した者について、その理由を見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、免許の再取得における費用や手間といった自身の都合を理由に挙げる者が多かった。

また、交通犯罪を起こさないために必要なことを見ると、飲酒群、薬物群及び飲酒・薬物群では、アルコールや薬物が運転に与える影響を知ることが必要だと考える者が4割から5割程度である一方、依存症の回復に向けた治療を受けることが必要だと考える者は、2割ないし3割程度にとどまっておき、飲酒や薬物が運転に影響を与えることを認識しつつも、自己の飲酒や薬物使用の程度は治療を受けるほどではないと捉えている様子が見えられた。さらに、飲酒・薬物群では、他の群と比べて、自己の感情をコントロールする訓練や自分の運転を過信しないことが必要であると感じている者が多かった。

## オ 小括

以上の結果を踏まえ、各群を比較すると、飲酒・薬物なし群は、他の群と比べて、犯罪傾向が進んでいない者が多く、運転免許停止・取消歴のない者、交通事故歴のない者、あおり運転経験、交通違反及び危険な運転の経験のない者が多かった。

飲酒群は、他の群と比べて、初入者、比較的刑期が短い者が多く、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種がある者が少ないなど、犯罪傾向はそれほど進んでいない様子が見えられたものの、飲酒運転による検挙歴がある者が多く、免許取消処分歴のある者も多い。また、他の群と比べて、再犯防止のために交通ルールを学ぶことや自己の運転を過信しないことの必要性を感じる者が少ないことから、飲酒運転等の交通違反等を繰り返す根底には、交通法規軽視や自己の運転への過信があると推察された。

薬物群は、比較的犯罪傾向が進んでいる者が多く、他の群と比べて、精神作用物質使用による精神及び行動の障害のある者も多い。

飲酒・薬物群は、犯罪傾向が進んでいる者が多く、他の群と比べて、交通違反及び危険な運転の経験、あおり運転の経験がある者が多い。また、安全運転に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高く、自身の運転技術を過信する傾向があるにもかかわらず、今後も運転すると考えている者が多く、規範意識の低下や、自己の交通犯罪を省みない態度が見えられた。

#### (4) あおり運転経験の有無別

##### ア 基本的属性等

基本的属性等を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、保護処分歴のある者が多く、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に暴力犯罪や薬物犯罪がある者が多かった。

##### イ 交通違反歴、検挙歴、危険な運転の経験等

あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、交通違反による検挙歴が6回以上の者が多く、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者が多かった。また、30km/h以上の速度違反、赤信号無視、無免許運転、飲酒運転、薬物使用運転及び体調不良下での運転経験について、それぞれ4回以上ある者が多かった。

##### ウ 交通安全に関する意識の問題等

交通安全に関する意識の問題並びに交通事故、交通法規及び運転技術に関する意識の問題を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、交通安全に関する意識が低いほか、交通事故や交通法規を軽視する傾向や、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が見られた。

##### エ 小括

以上の結果を見ると、あおり運転あり群は、あおり運転なし群と比べて、全般に安全運転に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視する傾向があるところ、実際に、交通違反及び危険な運転の経験、交通違反による検挙歴の多い者も多く、危険な運転行為を繰り返す者が多かった。それにもかかわらず、運転技術への自己評価が高いなど、自己の運転の危険性に対する認識が不足している様子がうかがえた。また、あおり運転なし群と比べて、暴力犯罪や薬物犯罪など多方面の犯罪傾向や、早期からの逸脱傾向がある者が多いことも明らかになった。

あおり運転あり群は、このような客観的な運転の危険性と主観的な認識のずれがあることから、自身の行為が違法な妨害運転であると認識できていない可能性も考えられた。

#### (5) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

基本的属性等を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、20歳未満の者及び女性が多かった。教育程度では、高等学校卒業及び大学在学・中退・卒業の者が多く、就労状況では有職者が多かつ

た。また、保護処分歴のない者が9割弱と多かった。罪名では、他の群と比べて、今回の受刑に係る交通犯罪が危険運転致死傷である者が多く、刑期も5年を超える者が多いなど、これまで目立った犯罪が見られなかった者が、いきなり収監されたケースが一定数あることがうかがえた。

初入・他罪群は、20歳代が約半数を占めており、他の群と比べて多いほか、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に財産犯罪のある者が他の群と比べて多いといった特徴が見られた。

再入・交通群は、他の群と比べて、40歳代及び65歳以上が多く、刑期が1年以下の者が7割を超えていたほか、罪名では道路交通法違反の者が6割以上を占めて多かった。さらに、過去に交通犯罪で懲役・禁錮（執行猶予を含む。）に処せられたことがある者は7割を超えていたことから、道路交通法違反等により比較的短期間の受刑を繰り返す中高年の者が多いことが推察された。

再入・他罪群は、40歳代及び50歳代が5割以上を占め、他の群と比べて多いほか、約5割が無職者であった。また、今回の受刑に係る刑期が2年を超えて5年以下の比較的長い者も6割を超えて多く、保護処分歴のある者も5割を超えていた。さらに、他の群と比べて、交通関係以外の今回の受刑に係る罪種に薬物犯罪がある者が多く、精神作用物質使用による精神及び行動の障害がある者が7%を超えており、精神障害がない者の構成比が他の群と比べて低かったことから、交通犯罪と併せて薬物犯罪を繰り返す40歳代や50歳代が多く、無職で精神疾患を抱えているなど、犯罪傾向が多方面に拡大し、一般的な社会生活を営むことが困難である者も少なくないことが推察された。

交通安全に関する意識の問題を見ると、今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある群は、交通関係の犯罪のみの群と比べて、交通安全に関する意識が低い傾向にあることが示され、初入であるか再入であるかよりも、交通関係以外の犯罪の有無が交通安全意識に影響していることが推察された。

## 2 被害者の状況等

本項では、分析対象者のうち、危険運転群・過失運転群の罪名別並びに入所度数及び交通関係以外の犯罪の有無別に見た、被害者の状況等について述べる。

### (1) 罪名別

#### ア 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況

今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況を見ると、いずれの群も、信号機などの交通整理のある交差点が最も多く、次いで、路側帯や歩道の設けられた道路が多かったが、過失運転群は、危険運転群と比べて、信号機などの交通整理のない交差点が多かった。いずれの群も、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の状況について、「特に気になることはなかった」と回答した者が4割を

超えて最も多かったほか、今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所の利用・通行頻度は、日常的に利用・通行していた者が4割から5割程度を占めており、初めて利用・通行した者は2割以下であった。

## イ 被害者の状況

被害者の人数を見ると、過失運転群では、被害者が1人であった者が約7割であったが、危険運転群では被害者が2人以上の者が半数近くおり、複数の被害者がいる傾向が高かった。

被害者の状況及び被害者との関係について見ると、いずれの群も、被害者が加害者とは別の自動車を運転中であった場合が4割を超え最も多かったほか、被害者と面識のない者が9割前後であったが、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者が加害者の自動車等に同乗中であった場合及び被害者が友人・知人の場合が多かった。

被害者の被害の程度及び後遺症の有無を見ると、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、具体的には、危険運転群では、過失運転群と比べて、被害者が加療又は全治6月以上の場合若しくは死亡したケースが多く、被害者が死亡した場合は約4割であった。また、被害者に後遺症がある場合も約3割と多かった。

## ウ 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度についての認識

今回の受刑に係る交通犯罪の責任（過失）の程度の認識を見ると、いずれの群も、7割以上の者が、自身に全面的に責任（過失）があると回答しており、群による有意な差は見られなかったものの、危険運転群の約3%、過失運転群の約8%は、自身の責任（過失）の程度は半分以下であると回答しているほか、過失運転群の中には、自身の責任（過失）が全くないとする者もあり、交通犯罪により受刑しているにもかかわらず、自己の責任についての認識が不十分である者が一定程度いた。

## エ 損害賠償金の支払状況

### （ア）罪名別

自動車保険の加入状況を見ると、危険運転群は、過失運転群と比べて、対人無制限の任意保険に加入していた者が多かった。また、いずれの群も、自賠責保険のみ加入していた者が2割を超え、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者及び保険の加入状況について分からないとする者の合計が、危険運転群では1割を超え、過失運転群では2割弱であった。

損害賠償金の支払状況を見ると、危険運転群では、過失運転群と比べて、損害賠償金を全額賠償し

た者が多かった。全額賠償していない者のうち、損害賠償金を全額賠償できるか分からない、損害賠償金を全額賠償できる見込みはない又は分からないと回答した者の合計は、いずれの群も半数以上であった。

#### (イ) 保険の加入状況別

損害賠償金の支払状況を見ると、任意保険群及び勤務先保険群では、他の群と比べて、損害賠償金を全額賠償した者が多かったのに対し、自賠責保険群、無保険群及び保険加入不詳群では、全く賠償していない者が多かった。

損害賠償金の全額を賠償していない者のうち、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、任意保険群では7割を超えており、そのほとんどが加入していた自動車保険での支払を見込んでいたが、自賠責保険群では2割台、無保険群及び保険加入不詳群では1割台であり、多くは自分の資産から支払う見込みであった。

#### オ 被害者等への慰謝の状況等

判決が出るまでの被害者等との接触状況は、罪名別の有意差はなく、いずれの群も、直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした者が最も多く4割台であったが、何もしなかったという者も4割弱であった。

被害者等と直接会わなかった理由については、いずれの群も、身柄拘束をされていたことを理由とする者が最も多く5割を超えていたほか、弁護士が対応していたことを理由とする者も4割程度であった。

判決が出てからの被害者等への対応を見ると、被害者に対して何もしなかった者が、いずれの群も半数以上で最も多く、手紙などを送り謝罪をした者は2割前後であった。

#### カ 小括

##### (ア) 今回の受刑に係る交通犯罪を起こした場所

以上の結果を見ると、危険運転群及び過失運転群では、これまでに利用・通行したところのある場所で、特に気になることがない状況であったにもかかわらず、今回の受刑に係る交通犯罪を起こして被害者に被害を与えた者が比較的多いことがうかがえた。また、信号機などの交通整理のある交差点、路側帯や歩道の設けられた道路や、交通量が多い場所、見通しの悪い場所において、交通犯罪を起こした者が比較的多いことがうかがえた。

##### (イ) 被害者の状況

被害者は、危険運転群及び過失運転群のいずれも、加害者と面識のない場合が9割前後であり、被害状況を見ると、被害者が死亡した場合は、それぞれ約4割、約3割であった。とりわけ危険運転群は、過失運転群と比べて、被害者の人数が多く、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、被害者に後遺症がある場合も多いことから、被害結果が重大な事案が多いことが推察されたほか、友人・知人が同乗しており、被害者となっているケースも一部に見られた。

#### (ウ) 被害者等への対応

被害者等への慰謝の状況を見ると、今回の受刑に係る判決が出るまでの間、被害者等への接触を何もしなかった者が3割を超えて多い上、判決後に被害者等への慰謝の措置を何もしなかった者も5割を超えて多かった。また、損害賠償金の支払状況を見ると、今後も全額賠償されない可能性のある被害者等も少なくないところ、とりわけ加害者が、自賠責保険のみに加入している場合、無保険の場合及び保険加入状況が不詳の場合には、それ以外の場合と比べて、損害賠償金を全額賠償されない可能性が高いことが推察された。

このように、交通犯罪による受刑者は、被害者等に対する十分な慰謝の措置をしない傾向にあるところ、その理由としては、事件後の対応を保険会社・弁護士任せにすることや、任意保険に加入していなかったことによる資金不足にあると推察されたほか、自己の責任（過失）に対する認識の甘さなども要因になっている可能性が考えられた。

### (2) 入所度数・交通以外の犯罪の有無別

#### ア 被害者の状況

被害者の被害の程度及び後遺症の有無を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者が加療又は全治6月以上の場合若しくは死亡したケースが多く、被害の程度が重い傾向にあったほか、被害者に後遺症がある場合も多かった。

再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者が加療又は全治1月未満のケースが多く、被害の程度が軽い傾向にあったほか、被害者に後遺症のあるケースが少なく、後遺症の有無が分からないとの回答も多かった。

#### イ 今回の交通犯罪の責任（過失）の程度についての認識

今回の受刑に係る交通犯罪における分析対象者の責任（過失）の程度の認識を見ると、他の群と比べて、再入・交通群で「まったくない」と回答した者及び再入・他罪群で「あまりない」と回答した者が多かったことから、再入群において、交通犯罪に関する自己の責任についての認識が不十分であ

る者が比較的多いことが明らかになった。

## ウ 損害賠償金の支払状況

自動車保険の加入状況を見ると、初入・交通群は、対人無制限の任意保険に加入していた者が多く6割を超えているのに対し、その他の群はいずれも3割を下回っていた。また、他の群と比べると、初入・他罪群は、任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった者が多く、再入・交通群は、対人限度額がある任意保険に加入していた者が多く、再入・他罪群は、自賠責保険のみ加入していた者及び保険の加入状況が分からない者が多かった。

損害賠償金の支払状況を見ると、いずれの群も、全額賠償した者が4割から5割で最も多かった。また、全額賠償していない者のうち、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、初入・交通群では5割を超えていたものの、初入・他罪群及び再入・他罪群は4割を、再入・交通群では2割をそれぞれ下回っていた。

## エ 被害者等への慰謝の状況等

判決までの被害者等との接触状況を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、被害者等に直接会って謝罪をした者が多く、何もしなかった者が少なかったのに対して、再入・他罪群では、被害者等に直接会って謝罪した者が少なかった。

また、被害者等と直接会わなかった理由を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、被害者側から直接会うことを拒否されたことを理由とする者が多く、再入・他罪群では身柄拘束をされていたことや、弁護士が対応していたことを理由とする者が多かった。

さらに、判決後の被害者等への対応を見ると、他の群と比べて、初入・交通群では、月命日などに御経を上げるなどのしよく罪行為をした者が多く、初入・他罪群では、何もしなかった者が多かった。

## オ 小括

### (ア) 被害者の状況

被害状況を見ると、初入・交通群は、他の群と比べて、被害者の被害の程度が重い傾向にあり、被害者に後遺症がある場合も多かった。それに対し、再入・他罪群は、他の群と比べて、被害者の被害の程度が軽い傾向にあり、被害者に後遺症のない場合も多かったものの、後遺症の有無が分からない場合も多く、被害状況を含む証拠について審理される刑事裁判手続を経てもなお、被害状況を正確に

把握できていないなど、被害者に対する関心や責任感の乏しさがうかがえた。

#### (イ) 被害者等への対応

被害者等への慰謝の状況を見ると、加害者が初犯・交通群である場合は、他の群と比べて、対人無制限の任意保険に加入し、判決までに被害者等に直接会って謝罪した者、判決後にしよく罪行為を行っている者が多かったが、被害者等から直接会うことを拒否されたことを理由に、その後の慰謝の措置を行わなかった者も少なくないことがうかがえた。

一方、加害者が再犯・他罪群である場合は、他の群と比べて、自身の保険の加入状況を把握していない者や、自賠責保険のみに加入している者が多く、損害賠償金を全額賠償できる見込みがない者が多い上、身柄拘束や弁護士が対応していたことを理由として判決までに被害者等に直接会って謝罪した者が少ないなど、無責任な傾向が目立っていた。

## 第5章 施策調査

本章では、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者に対する処遇の状況並びに犯罪被害者等に対する官民の支援の実情を把握するため、令和6年5月から令和7年8月までの間に実施した聞き取り調査等の結果を紹介する。第1節では刑事施設での処遇状況や被害者等への対応を取り上げ、第2節では、保護観察が終了した交通犯罪保護観察事件についての事例研究結果を紹介するとともに、保護観察所での処遇状況及び保護観察所における心情等聴取・伝達制度を取り上げた。さらに、第3節では、第1・2節で取り上げた被害者等への対応について、被害者側から見た実情を明らかにするため、民間の被害者支援団体における被害者支援の状況を取り上げた。

### 第1節 刑事施設における交通犯罪者の処遇等

刑事施設において、交通犯罪による受刑者は、一般受刑者（交通犯罪による受刑者以外の受刑者をいう。以下この節において同じ。）と同様に、矯正処遇として作業及び各種指導を指定される。各種指導のうち、改善指導は、犯罪の責任を自覚させ、健康な心身を培わせ、並びに社会生活に適應するのに必要な知識及び生活態度を習得させるために行う指導であり、一般改善指導及び特別改善指導がある。

各刑事施設では、交通犯罪による受刑者の抱える問題や特性に応じて、特別改善指導である交通安全指導、薬物依存離脱指導、被害者の視点を取り入れた教育等及び一般改善指導である対話、アルコール依存回復プログラム（改訂版）等を実施している（本節2項（2）ア参照）。このうち、交通安全指導は、法務省矯正局長が定めた標準プログラムに基づくが、各刑事施設において、受刑者の特性等を考慮して実践プログラムを定め、実施することとなっており、各刑事施設は実践プログラムの作成に当たり、その内容や実施方法を工夫している。

これらの改善指導の取組、高齢受刑者処遇、被害者等への対応、社会復帰支援等について、収容されている受刑者の傾向・特徴や改善指導の実施方法が異なる複数の刑事施設における実情を明らかにするため、四つの刑事施設を選定し、令和6年5月に市原刑務所、令和7年1月に鹿児島刑務所、同年2月に加古川刑務所及び京都刑務所において、各施設職員からの聞き取り調査を行った。ここでは、それらの調査の結果を、それぞれの取組ごとに紹介する。

なお、本調査結果を見るに当たっては、前記聞き取り調査を実施した期間において、刑法等の一部を改正する法律（令和4年法律第67号。令和7年6月施行）による拘禁刑の導入前の矯正処遇や処

遇指標に基づき処遇を実施していた点に留意が必要である。

## 1 受刑者の傾向及び特徴

ここでは、聞き取り調査を行った各刑事施設の特徴について概観する。

### (1) 市原刑務所

市原刑務所は、開放的処遇（収容を確保するため通常必要とされる設備又は措置の一部を設けず、又は講じない刑事施設の全部又は一部で法務大臣が指定するもの。）を実施する施設であり、原則として、執行すべき刑期が4年未満の男性の交通事犯集禁対象者のみを収容する。交通事犯集禁対象者とは、18歳以上であり、自動車等の運転による犯罪以外の犯罪による懲役刑若しくは禁錮刑を併有せず、自動車等の運転による犯罪以外の犯罪による受刑歴がなく、心身に著しい障害がなく、処遇施設において、早期のうちに制限区分第1種（制限区分とは、刑事施設の規律及び秩序を維持するための受刑者の生活及び行動に対する制限の区分であり、第1種から第4種に分類され、このうち第1種は最も制限が緩和される。）に指定され、開放的施設処遇又は開放的施設処遇に準じた処遇の実施が可能と見込まれる者であり、市原刑務所は、犯罪傾向の進んでいない、交通犯罪による受刑者に特化した刑事施設である。

令和6年における市原刑務所の入所受刑者（79人）につき、主たる罪名（複数の罪名を有する場合は最も量刑が重い罪名をいう。ただし、交通犯罪以外の罪名と道路交通法違反を併合している者については、道路交通法違反として計上している。）別の構成比を見ると、交通犯罪が100%であり、罪名別の内訳は、道路交通法違反が57.0%、過失運転致死傷等が36.7%、危険運転致死傷が6.3%であった。仮釈放率（出所受刑者に占める仮釈放者の割合。以下この節において同じ。）を見ると、93.4%であり、全国平均（62.8%）より高い。なお、同所における最近10年間の仮釈放率を見ると、おおむね90%程度で推移している。また、受刑者の入所時年齢層別に見ると、29歳までの若年者が3割を超える一方、60歳以上は約1割と全国平均（20.4%）より低く、他の刑事施設とは異なる特徴が見られる。学歴別に見ると、高校卒業以上の者が7割を超えているほか、本件時の職業について見ると、有職者が9割以上を占めており、一般的な社会生活を営んでいた者が多い様子が見える。さらに、交通違反による処分歴（反則行為による処分及び罰金刑の回数は受刑者の自己申告による。）について見ると、3回以上の交通反則行為による処分経験がある者は、約4割を占めているほか、罰金刑を受けたことがある者は半数を超え、執行猶予付きの有罪判決を受けたことがある者も2割を超えており、交通規範遵守の意識が不足している者が多いことがうかがえる。

交通犯罪による受刑者の特徴について、市原刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- ア 交通犯罪による受刑者の印象としては、飲酒運転と無免許運転が原因の者が多く、速度超過のみを原因とする受刑者はほとんど見かけない。無免許運転の場合は、交通違反の累積で免許取消等の行政処分を受けたものの、そのまま運転を継続していた者のほか、これまで一度も運転免許を取得したことがない者もいる。
- イ 罪名が道路交通法違反のみの受刑者の中には、たまたま交通事故を起こす前に検挙されたに過ぎないような、危険な運転を繰り返していた者も含まれていると感じる。過失運転致死傷等の受刑者もまた、受刑の原因となった犯行に至るまでに、反則行為による処分を受けたことのある者や、罰金刑や執行猶予付き判決の言渡しを受けたことのある者が多く、常習的に危険な運転をしていた者が多いと感じる。
- ウ 交通犯罪による受刑者は、一般受刑者と同等に扱われることを嫌がる傾向がある。また、自らの犯行の重大性や、一生許されることはないという事実の大きさに対し、正面から向き合えずにいる者が多い。自らの犯行についても、社会的に望ましい反省の弁を述べているものの、表面的な受け答えに終始しており、内省が深まらない者もいる。

## (2) 加古川刑務所

加古川刑務所は、主として、犯罪傾向の進んでいない刑期10年未満の男性の懲役受刑者、禁錮受刑者、交通犯罪による受刑者及び女性受刑者を収容している（令和6年の年末収容人員における女性比は19.7%）。施設内には開放区が設けられており、開放区内では、食堂、工場等に施設をせず、受刑者が自由に移動できるようになっているほか、職員の立会なしに、親族等と面会ができる。また、受刑者に図書委員、体育委員等の役割活動を行わせるなど、自主自律の精神を育てるための処遇が実施されている。

令和6年における加古川刑務所の受刑者（年末収容人員772人）につき、主たる罪名別の構成比を見ると、交通犯罪は14.8%（うち女性の占める割合は0.9%）であり、窃盗（23.6%、うち女性の占める割合は33.0%）が最も高く、次いで、不同意わいせつ・不同意性交等（18.4%、うち女性の占める割合は0%）、覚醒剤取締法違反（14.5%、うち女性の占める割合は52.7%）と、交通犯罪以外の罪名が8割以上を占めている。交通犯罪の罪名別に構成比を見ると、過失運転致死傷等（5.3%）、危険運転致死傷（5.2%）、道路交通法違反（4.3%）の順であった。なお、年末収容人員から労務執行中・刑執行開始時調査未了の人員を除いた748人（うち女性146人）のうち、交通安全指導対象者は136人（うち女性6人）であった。仮釈放率を見ると、50.6%であり、全国平均（62.8%）より低い。受刑者の刑期別に見ると、4年以上の者が約4割を占めていた。また、年齢層別に見

ると、29歳までの若年者が約3割を占める一方、60歳以上は2割に満たず（60歳以上の全国平均は20.4%）、市原刑務所と同様の特徴が見られた。学歴別に見ると、高校在学・卒業以上が半数程度を占めており、中学校卒業以下は2割未満にとどまっていた。

交通犯罪による受刑者の特徴について、加古川刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

ア 交通犯罪による受刑者のうち道路交通法違反の受刑者は、無免許運転の常習者が多く、無免許運転に加えて飲酒運転をしていた者も少なくない。「警察に捕まらないように運転をしていれば大丈夫だろう。」という交通規範に対する認識の甘さや、無免許運転に対する抵抗感のなさが目立つ。

イ 過失運転致死傷等の受刑者は、犯行の原因が、携帯電話による脇見運転、前方不注視、信号見落とし、速度超過、飲酒など多岐にわたる。また、貨物自動車運転中に犯行に至った者の割合が多いように感じる。

ウ 危険運転致死傷の受刑者は、犯行の原因に飲酒が関わっている場合が特に多い一方、速度の大幅な超過や信号無視はそれほど多くないように感じる。飲酒の発覚を防ぐために犯行現場から逃走しているケースも多く、「これくらいの酔いなら運転できる。」、「すぐそこまでだから大丈夫だろう。」といった規範意識の低さや考えの甘さが見られる者が多い。

エ 65歳以上の交通犯罪による受刑者は、ほとんどが交通犯罪歴を複数回有しており、無免許運転については、「ばれなければ大丈夫。」という安易な考えが見られる。

### （3）京都刑務所

京都刑務所は、主として、犯罪傾向の進んだ男性受刑者及び処遇指標の符号につき「F（日本人と異なる処遇を必要とする者）」と指定された男性受刑者を収容している（令和6年の年末収容人員のうち、懲役受刑者で刑執行開始時調査及び指導が終了した863人のうち、F指標指定者は8.2%であった。）。

令和6年における京都刑務所の受刑者（年末収容人員のうち、禁錮及び労役場留置者を除く929人）につき、主たる罪名別の構成比を見ると、覚醒剤取締法違反（35.3%）が最も高く、次いで、窃盗（26.9%）が高かった。交通犯罪では、道路交通法違反が3.8%、危険運転致死傷が0.6%であった。なお、前記刑執行開始時調査及び指導が終了した863人のうち、交通安全指導対象者は190人であった。仮釈放率を見ると、42.4%であり、全国平均（62.8%）より低い。受刑者の刑期別に見ると、4年以上の者が27.4%を占めているほか、暴力団関係者（離脱後10年以内の元暴力団組員を

含む。)も8.7%を占めている。受刑者の年齢層別構成比を見ると、29歳までの若年者は1割未満と少なく、60歳以上は2割を超えていた(60歳以上の全国平均は20.4%)。学歴別の構成比を見ると、高校卒業以上は3割に満たない一方、中学校卒業以下が約4割を占めている。

交通犯罪による受刑者の特徴について、京都刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

ア 交通安全指導対象者の罪名別の内訳を見ると、道路交通法違反が多くを占めている。交通犯罪のみを繰り返している者は少ないと感じる。交通犯罪と併せて薬物犯罪による刑の執行を受けている者が多く、これらの者の中には、違法薬物の密売人も多い。違法薬物の売却代金で、安い無保険車を購入する者もあり、違法薬物の密売人にとっては、車が欠かせない道具となっている様子が見える。

イ 交通犯罪のみの受刑者は、他の受刑者と比べて、おとなしく、まじめな印象を受けることが多い。

ウ 道路交通法違反による受刑者のうち無免許運転の者は、過去に運転免許取消処分等の行政処分を受けたことのある者も多く、「ばれなければ大丈夫。」という安易な考えから、常習的に無免許運転を繰り返してきた様子が見える。無免許で無保険の車両を運転した者については、無免許運転により規範意識が相当低下しているためか、無保険であることは気にしていないように見える。

#### (4) 鹿児島刑務所

鹿児島刑務所は、主に、犯罪傾向の進んだ男性受刑者を収容している。

令和6年における鹿児島刑務所の受刑者(年末収容人員308人)につき、主たる罪名・罪種別の構成比を見ると、最も多い罪名は窃盗(36.4%)であり、次いで、覚醒剤取締法違反等の薬物犯罪(34.4%)、交通犯罪(9.4%)の順であった。交通犯罪による受刑者は83人で、その内訳は、道路交通法違反が57人(68.7%)、過失運転致死傷等が18人(21.7%)、危険運転致死傷が6人(7.2%)及びその他2人(2.4%)であった。前記交通犯罪による受刑者83人全員が交通安全指導対象者に指定されていた。仮釈放率を見ると、全出所者の仮釈放率は、63.5%であり、全国平均(62.8%)より若干高いが、交通犯罪による受刑者に限ると、58.9%であり、全国平均より低かった。受刑者の刑期別の構成比を見ると、3年未満が6割強を占める一方、4年以上は2割弱であった。受刑者の年齢層別の構成比を見ると、29歳までの若年者は1割に満たない一方で、60歳以上は2割強であった(60歳以上の全国平均は20.4%)。学歴別の構成比を見ると、中学卒業以下(36.7%)が最も高く、次いで、高校中退(35.1%)、高校卒業以上(26.6%)の順であった。

交通犯罪による受刑者の特徴について、鹿児島刑務所職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- ア 道路交通法違反の者は、これまで運良く人身事故になっていなかっただけで、過失運転致死傷等の予備軍と認められる者が多いように思う。
- イ 交通犯罪による受刑者全般の特徴として、見通しが甘く、リスクを予見する能力に乏しい上、自己の運転技術に対する過信があると感じる。

## 2 改善指導

ここでは、聞き取り調査を行った四つの刑事施設の取組を例示しながら、交通犯罪による受刑者に対する特別改善指導及び一般改善指導の処遇の実情を紹介する。

### (1) 交通安全指導

特別改善指導のうち、交通安全指導は、自動車の運転に係る罪等（刑事施設及び被収容者の処遇に関する規則（平成18年法務省令第57号）64条3号に該当するもの）により、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こし、又は重大な交通違反を反復し、遵法精神や交通安全に関する意識が低い者を対象に、交通規範を遵守することの重要性を認識させるとともに、自ら犯した事故の責任や事故に至った自己の問題性を認識させ、人命尊重の精神を身に付けさせることを内容として実施される。令和6年度の実施施設数は52庁、受講開始人員は1,382人であった（法務省矯正局の資料による。）。

交通安全指導の目標は、交通違反や事故の原因等について考えさせることを通じて、遵法精神、責任観念、人命尊重の精神等を涵養することである。交通安全指導は、法務省矯正局長が定めた標準プログラムに基づき、各刑事施設において、受刑者の属性及び犯罪傾向の進捗、指導に必要な知識及び技能を習得している職員の数、民間の篤志家等による協力の状況その他の刑事施設の実情等を考慮して実践プログラムを定め、それに基づいて実施することとなっている。交通安全指導の指導項目としては、おおむね、①運転者の責任と義務、②一般犯罪と交通犯罪、③酒と生活、④今回の事犯のもたらした代償、⑤罪の重さの認識、⑥被害者及びその遺族等への対応、⑦出所後の生活の7項目を入れることとなっている。

なお、令和7年6月からは、拘禁刑の導入に伴い、実践プログラムを定めるにあたって考慮される事情のうち、「受刑者の属性及び犯罪傾向の進捗」は、「実施する矯正処遇課程」に変更されている。

ここで、鹿児島刑務所及び京都刑務所の実践プログラム及び職員の所感を紹介する。

## ア 鹿児島刑務所

鹿児島刑務所では、A群及びB群の2種類の実践プログラムを設けている。A群は、被害者の生命や身体に重大な影響を与える事故を起こした者又は重大な交通事故を反復した者を対象者とし、B群は、無免許運転や飲酒運転等、道路交通法違反を反復した者を対象者としている。A群、B群のいずれも、運転者が負う責任や交通犯罪者の特性等を理解させ、飲酒運転の危険性や防止策について考えさせることを内容として、講義やグループワーク方式で実施している。A群及びB群のいずれも、担当職員のほか、外部講師が指導を行うことがある。

鹿児島刑務所の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- (ア) 交通安全指導中に、「反省している。」、「もう運転しない。」と述べていたにもかかわらず、同種犯行を繰り返して再び受刑に至る者も少なくないことから、より出所後の行動変容を促すための工夫が必要だと感じる。
- (イ) 指導の中で、運転免許の欠格期間中にどうやって仕事や生活をするのかと質問すると、「知り合いに送迎してもらう。」、「家族に買い物を依頼する。」といった回答をするものの、実際には、知り合いや家族と出所後の生活について話し合ったことはないという者も少なくない。車に乗らないと決めた場合、その後の移動手段や生活を支えるのは受刑者の家族等であり、入所中から受刑者と家族等で話し合う必要があると感じる。

## イ 京都刑務所

京都刑務所では、ワークブックコース及びグループワークコースの2種類の実践プログラムを設けている。ワークブックコースは、交通安全指導の受講を指定された者全員を対象としており、入所後適宜の時期に、主に自学自習形式で行われる。グループワークコースは、ワークブックコースの受講を終了した者のうち、事件の態様、対象となる者の特性、能力、刑期等を総合的に勘案して、更なる指導が必要と認められる者に対して、小集団によるグループワークを受講させることとしており、通常版と短縮版の2コースに分かれている。通常版は、被害者の生命や身体に重大な影響を与える事故を起こした者や、重大な交通違反を反復した者を対象とし、短縮版は、主に無免許運転や飲酒運転の常習者を対象としている。いずれのコースも、10人以下の小集団を編成し、グループワーク、講義、視聴覚教材の視聴等の方法で実施され、単元数に違いがある。ワークブックコース及びグループワークコースは、いずれも担当職員が中心となって指導を行っている。

京都刑務所の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪による受刑者で、特に交通犯罪だけを繰り返す者は、自分の運転を過信し、「講義を

受けなくても交通規範は分かっているから大丈夫。」という考えを持つ者が多い。

(イ) 受刑者の中には、グループワークへの参加意欲に乏しい者もあり、そのような者に働き掛けて、意欲を高めさせることの難しさを感じる。

## (2) 交通安全指導以外の改善指導

### ア アルコール依存回復プログラム（改訂版）

アルコール依存回復プログラム（改訂版）は、一般改善指導の一つである行動適正化指導として実施されるプログラムであり、交通安全指導の受講対象者のうち、同プログラムを受講させることが交通安全指導の目標を達成する上で効果的であると認められる者に対して、実施されている。同プログラムは、法務省矯正局が指定したアルコール依存回復プログラム（改訂版）ワークブック及び指導者マニュアルを基に、グループワーク方式で実施される。1グループ当たりおおむね6人から8人程度の受講者及び2人程度の指導者によって構成され、原則としてグループの構成員は固定されている。全8単元からなるプログラムの構成は、冒頭（単元1）でプログラムの説明を行い、飲酒行動の振り返りや今後の検討を行う中で、飲酒行動を変容させる必要性（断酒）について理解を促す。その後、前半部分（単元2から4）では、受講者に飲酒行動のパターンを理解させ、断酒方法について検討させる。さらに、後半部分（単元5から7）では、再飲酒につながる要因について理解させ、断酒を継続するための対処法を考えさせ、最後（単元8）に、出所後の生活について考えさせ、これまでに学習した内容についての振り返りを行い、今後の目標について確認する内容となっている。

### イ 被害者の視点を取り入れた教育

今回受刑するに至った犯罪について被害者がいる場合には、特別改善指導の一つである、被害者の視点を取り入れた教育が実施されている。これは、自らの犯した罪の大きさ、被害者等の被害に関する心情及び置かれている状況並びに心情等の聴取・伝達制度により被害者等から聴取した心情等を認識させるとともに、自己の問題性を理解させ、被害者等に誠意を持って対応するための方法を考えさせることを内容とし、具体的には、ゲストスピーカーによる講話、講義、グループワーク等の方法で指導がなされている。

### ウ 対話

前記ア及びイ以外の改善指導として、受刑者が被害者等の心情等の聴取・伝達制度（本節4項参照）の対象となっている場合、一般改善指導の一つである、対話（令和5年10月に新設）が実施さ

れている。これは、自己の過去の生活、犯した罪及び自己を取り巻く環境を振り返らせ、矯正処遇等の意義及び将来の展望を考えさせるための対話的関わりである。対話では、オープンダイアログの手法や考え方を取り入れ、個別面接、対話実践、グループワーク等の方法で指導がなされている。

### (3) 改善指導の実践例

例として、市原刑務所の実践を紹介する。市原刑務所では、交通安全指導の受講対象者に対し、刑執行開始時指導終了後に速やかに交通安全指導を開始し、交通安全指導において、認知行動療法（「出来事や物事に対する認知（物の見方や考え方、価値観、こだわり、認識）」に着目して、その変容あるいは新たな認知の獲得を目指すものをいう。以下この章において同じ。）の手法を用いて、認知の偏りを認識させ、理解させる。飲酒の問題がある者に対しては、交通安全指導修了後、アルコール依存回復プログラム（改訂版）を実施しているほか、今回受刑するに至った事件について被害者がある場合は、原則として交通安全指導修了後又はアルコール依存回復プログラム（改訂版）修了後に、被害者の視点を取り入れた教育を行っている。

なお、受講者の刑期の長短により、複数のプログラムを同時進行する場合もある。

改善指導の実践について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から聴取した内容は以下のとおりである。

- ア 刑期が短い者については、出所日までに特別改善指導等を終わられるよう配慮しているが、交通犯罪だけでなくアルコール依存の問題も抱えているような場合、短期間で、交通安全指導に加えてアルコールに関する指導も行うことは難しい。
- イ 対話の中で実施しているリフレクティング（受刑者と面接者が会話する様子を別の職員等が観察し、その結果を共有する手法）は、受講者が、自らの犯行について掘り下げて考える良い機会になっていると感じる。

## 3 高齢受刑者処遇

聞き取り調査を行った四つの施設において、60歳以上の受刑者が全受刑者に占める構成比を見ると、全国平均が20.4%であるのに対して、市原刑務所が11.4%、加古川刑務所が16.6%、京都刑務所が24.3%、鹿児島刑務所が21.1%であった（市原刑務所は、令和6年の入所者の入所時年齢により、その他の刑務所は、同年の年末収容人員による。）。交通犯罪による受刑者のうち、特に高齢者の特徴について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員からは、「年齢が高くなるにつれ、考えが凝り固まり、指導が浸透しづらくなることもあり、交通犯罪に係る累犯的傾向は高くなるのではない

か。」という所感を得た。

交通犯罪による受刑者に限らず、刑執行開始時の年齢が65歳以上の者等に対しては、高齢受刑者等に対する特性を踏まえた処遇及び福祉的支援を推進するため、認知症スクリーニング検査を実施し、認知症が疑われると判定された者には医師による診察を実施する取組を行っている。また、高齢又は障害を有し、かつ、適当な帰住先がない者について、釈放後速やかに、適切な介護、医療、年金等の福祉サービスを受けることができるようにするための取組として、矯正施設、地方更生保護委員会、保護観察所、地域生活定着支援センター等の関係機関が連携し、特別調整を実施している。一例として、鹿児島刑務所では、高齢受刑者に対する認知症スクリーニング検査を実施した結果、認知症が疑われる者については、福祉専門官が社会復帰支援のため面接等を行っている。

なお、刑法等の一部を改正する法律（令和4年法律第67号）による拘禁刑の導入に伴い、令和7年6月以降は矯正処遇課程に高齢福祉課程が新設され、その対象者に対しては、高齢等の自己の特性を理解させるとともに、社会生活に必要な心身の健康保持を行わせることを目指した矯正処遇を実施している。

## 4 被害者等への対応

### （1）被害者等への対応に関する制度

刑事施設における被害者等への対応に関する制度は、主に、被害者等通知制度及び被害者等の心情等の聴取・伝達制度の二つである。刑事施設における被害者等通知制度の対象となる被害者等は、①被害者、②被害者の親族又はこれに準ずる者、③前記①又は②の弁護士である代理人であり、被害者等の心情等の聴取・伝達制度の対象となる被害者等は、①受刑者が刑を言い渡される理由となった犯罪による被害者、②被害者の法定代理人、③被害者が死亡した場合又はその心身に重大な故障がある場合におけるその配偶者、直系の親族又は兄弟姉妹である。

被害者等通知制度は、刑事施設においては平成19年から実施されており、通知希望を申し出て受理された被害者等に対して、刑事施設の長が、受刑者の処遇状況等について、検察官を通じて通知する。

令和4年法律第67号による刑事収容施設法の改正により、被害者等の心情等の考慮に係る規定が整備され（令和5年12月施行）、これにより、刑事施設の長は、①被害者等から被害に関する心情等を述べる旨の申出があったときは、当該心情等を聴取すること、②受刑者の処遇要領（矯正処遇の目標、作業、各指導等の内容・方法等）を策定し、矯正処遇及び社会復帰支援を行うに当たっては、被害者等の心情等を考慮すること、③被害者等から聴取した心情等を受刑者に伝達することを希

望する旨の申出があったときは、当該心情等を受刑者に伝達することとされている。このうち、②について、聞き取り調査を行った四つの刑事施設においても、特別改善指導の一つである被害者等の視点を取り入れた教育や、一般改善指導の一つである対話を受講させるなどして対応していた（本節2項（2）イ及びウ参照）。

なお、被害者等の心情等の聴取・伝達制度（前記①及び③）については、聞き取り調査の実施が、制度開始後間もない時期であったため、具体事例については聴取できなかった。

## （2）被害者対応に関する課題

被害者等に対する被害弁償状況の一例を示すと、ある刑事施設では、交通犯罪による受刑者45人のうち、施設に入所した時点で示談が全て済んでいる者は13人（28.9%）、一部済んでいる者は4人（8.9%）、未成立の者が27人（60.0%）、被害弁償状況不明の者が1人（2.2%）であった。保険会社を通すなどして被害弁償を済ませている者が一定数いるものの、未済の者が最も多かった。

また、被害者等への対応に関する課題として、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から挙げられたものは、以下のとおりである。

ア 周囲から、裁判で判決が出るまでは、被害者等と接触しないように言われ、受刑者自身が被害者等と接触を図らなかったことによって、その後の被害者等との関係性を悪化させるケースがある。

イ 刑務所入所前に、被害者等へ直接謝罪をしている者もいるが、周囲からの言葉をうのみにして、出所してから謝罪等をすればいいと考える者や、被害者等から一度でも接触を拒否されると、その後は何もしないという者もあり、そのために被害者等の感情が悪化しているケースも多い。

ウ 被害者等への謝罪の手紙を書くよう指導しても、被害者等の連絡先を知らない者や、被害者等の連絡先を調べる方法を知らない者も多い。被害者等の立場になって慰謝の気持ちを深めることが十分にできていないと感じることもあり、この点について一層指導をしていく必要があると感じている。

エ 受刑者自身が、自分の行為の重大性や事実の大きさに向き合えず、表面的な受け答えに終始し、内省が深まっていない者が多いと感じる。また、自分が悪いと思っていない者、自分が悪いと分かっているが被害者側にも非があったという考えにとらわれている者など様々な受刑者がいる。刑執行開始時調査の段階で、ある程度の後悔や反省をしている者に対しては、今後一生加害者として生きていくつらさを受け止めて共感した上で、被害者等の意向を第一に優先しながら、自分なりにできることを行うよう動機付けることが大切であると感じている。

## 5 社会復帰支援

刑事施設では、受刑者の円滑な社会復帰を図るため、釈放後に自立した生活を営む上での困難を有する受刑者に対しては、その意向を尊重しつつ、住居、医療、就業、その他健全な社会生活を営むために必要な支援を実施している。今回聞き取り調査を行った四つの刑事施設においても、受刑に係る罪名の区別なく、就労支援や福祉支援が行われていた。

就労を含めた出所後の生活設計の課題について、聞き取り調査を行った刑事施設の職員から挙げられたものは、以下のとおりである。

ア 交通犯罪による受刑者は、犯罪傾向が進んでいないこともあり、帰住先や引受人が決まっている者がほとんどである。一方で、帰住先がない、引受人がない、無免許であるといった者は、生活設計が立てにくいところがあることから、このような者に対して、就労支援などの社会復帰支援を受けるよう働き掛けている。

イ 交通犯罪による受刑者の大半が、釈放後は運転免許を取得できない欠格期間があるが、その期間の具体的な生活設計を立てられていない者がいる。欠格期間中は知り合いに送迎してもらい、家族に用事を頼むなど、継続的に実行することが現実的でない回答をする者や、受刑中に、具体的な生活設計について、引受人である家族との間で、十分に話し合うことなく出所してしまう者がいる。

ウ 運転適性検査については、交通安全指導の一環として実施しているが、その結果を社会復帰支援においても活用したい。

エ 高齢受刑者については、認知症スクリーニング検査の結果に応じて、福祉支援の担当職員が、社会復帰支援のため面接等を行っているが、受刑者自らが願い出ることは少なく、職員が働き掛けて実施しており、本人の自覚を促すことにも苦労している。

オ 出所後、再度運転することを考えている者の中には、自動車がないと仕事や生活ができないことを理由に挙げる者が多いことから、運転の必要ない生活環境に変えるという点に目を向けさせることも必要だと感じる。また、運転技術への自信から、欠格期間でも無免許で運転すると職員の前で堂々と話す者もあり、遵法精神の涵養が課題である。

## 第2節 更生保護における交通犯罪者処遇等

### 1 保護観察付執行猶予者の実態と処遇

保護観察所においては、交通犯罪により保護観察付執行猶予判決を受けた者に対し、更生保護法（平成19年法律第88号）に基づく処遇を行っている。

本項では、保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴並びに保護観察付執行猶予者に対する保護観察処遇の実情について明らかにするために、千葉保護観察所の協力を得て行った調査の結果を紹介する。

#### （1）保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴

保護観察付執行猶予者の傾向及び特徴について把握するために、保護観察事件ごとに実施されているCFP（Case Formulation in Probation/Parole）を活用したアセスメント結果を基として、保護観察付執行猶予者を類型化した。CFPは、再犯リスクの程度の評価や処遇方針の決定に資する情報の収集及び分析の方法を構造化したアセスメントツールであり、令和3年1月から保護観察所において実施されている。CFPによる分析では、保護観察開始時に、保護観察対象者の属性、犯罪歴等の静的リスク並びに環境、行動及び心理・精神状態等の動的リスクを分析することに加え、①家庭、②家庭以外の対人関係、③就労・就学、④物質使用、⑤余暇、⑥経済状態、⑦犯罪・非行等の状況、⑧心理・精神状態の八つの領域ごとに再犯又は再非行に結び付く要因（問題）及び改善更生に資する事項（強み）に関する情報を収集（要因分析）し、これらの相互作用、因果関係等を分析（要因関連性分析）してパス図を作成すること等により、犯罪や非行に至る過程や、処遇による介入対象とすべき要因を明らかにする。

本調査は、令和2年1月から令和6年12月までに千葉保護観察所において保護観察が終了した交通犯罪保護観察事件のうち、CFPの要因関連性分析が実施されている事件及び後記のとおり新たに要因関連性分析を実施した事件の計52件を対象とし、再犯に結び付く要因（問題）に係る要因関連性分析をしたパス図を用いて、パス図のパターンに基づき類型化した。なお、本調査で対象とした保護観察事件のうち、要因関連性分析が実施されておらず、要因関連性分析を実施するに当たって必要な情報量のある保護観察事件については、保護観察事件記録を用いて、保護観察官として勤務経験を有する研究従事者3名の合議により新たに要因関連性分析を実施した。

前記類型化の結果、「無免許運転単一型」、「飲酒運転単一型」、「無免許・飲酒運転型」、「多方向犯罪型」及び「交通違反型」の5類型が抽出された。類型化に用いた保護観察事件の概要は、5-2-1表のとおりである。また、本調査により明らかとなった類型ごとの犯罪に結び付く要因等を視覚化したパス図を、5-2-2図ないし5-2-5図に示す。なお、対象事件の中には、交通違反歴がな

く、再犯に結び付く要因が認められないなどの理由から、類型化に用いなかった保護観察事件があったところ、同事件においては、慰謝の措置を誠実に行うことへの期待から保護観察付執行猶予が付されていた。

5-2-1 表 類型化に用いた保護観察事件の概要

属性等	区分	総数	無免許運転 単一型	飲酒運転 単一型	無免許・ 飲酒運転型	多方向犯罪型	交通違反型
総数		52 (100.0)	12 (100.0)	12 (100.0)	10 (100.0)	15 (100.0)	3 (100.0)
性別	男	45 (86.5)	11 (91.7)	10 (83.3)	10 (100.0)	12 (80.0)	2 (66.7)
	女	7 (13.5)	1 (8.3)	2 (16.7)	-	3 (20.0)	1 (33.3)
年齢層	20 ~ 29 歳	12 (23.1)	3 (25.0)	2 (16.7)	1 (10.0)	3 (20.0)	3 (100.0)
	30 ~ 39 歳	3 (5.8)	-	2 (16.7)	-	1 (6.7)	-
	40 ~ 49 歳	17 (32.7)	3 (25.0)	4 (33.3)	5 (50.0)	5 (33.3)	-
	50 ~ 59 歳	8 (15.4)	2 (16.7)	3 (25.0)	1 (10.0)	2 (13.3)	-
	60 ~ 64 歳	3 (5.8)	2 (16.7)	-	1 (10.0)	-	-
	65 歳以上	9 (17.3)	2 (16.7)	1 (8.3)	2 (20.0)	4 (26.7)	-
主要な 交通罪名	危険運転致死傷	4 (7.7)	-	2 (16.7)	1 (10.0)	1 (6.7)	-
	うち危険運転致傷	3 [75.0]	-	2 [100.0]	-	1 [100.0]	-
	うち無免許危険運転致傷	1 [25.0]	-	-	1 [100.0]	-	-
	過失運転致死傷等	18 (34.6)	2 (16.7)	4 (33.3)	1 (10.0)	8 (53.3)	3 (100.0)
	うち過失運転致傷	10 [55.6]	1 [50.0]	2 [50.0]	-	4 [50.0]	3 [100.0]
	うち無免許過失運転致傷	6 [33.3]	1 [50.0]	-	1 [100.0]	4 [50.0]	-
	うち過失運転致傷 アルコール等影響発覚免脱	2 [11.1]	-	2 [50.0]	-	-	-
道路交通法違反	30 (57.7)	10 (83.3)	6 (50.0)	8 (80.0)	6 (40.0)	-	
被害者数	なし	30 (57.7)	10 (83.3)	6 (50.0)	8 (80.0)	6 (40.0)	-
	1 名	16 (30.8)	2 (16.7)	5 (41.7)	-	7 (46.7)	2 (66.7)
	2 名	3 (5.8)	-	-	2 (20.0)	1 (6.7)	-
	3 ~ 4 名	3 (5.8)	-	1 (8.3)	-	1 (6.7)	1 (33.3)
被害者の 被害状況	加療または全治 2 週間未満	3 (9.1)	1 (50.0)	-	-	2 (15.4)	-
	加療または全治 2 週間以上 1 月未満	21 (63.6)	-	5 (55.6)	4 (100.0)	8 (61.5)	4 (80.0)
	加療または全治 1 月以上 3 月未満	6 (18.2)	-	3 (33.3)	-	2 (15.4)	1 (20.0)
	加療または全治 3 月以上 6 月未満	1 (3.0)	-	-	-	1 (7.7)	-
	加療または全治 6 月以上	2 (6.1)	1 (50.0)	1 (11.1)	-	-	-
刑事施設への 入所回数	なし	44 (84.6)	12 (100.0)	11 (91.7)	9 (90.0)	9 (60.0)	3 (100.0)
	1 ~ 2 回	6 (11.5)	-	1 (8.3)	1 (10.0)	4 (26.7)	-
	3 回以上	2 (3.8)	-	-	-	2 (13.3)	-
保護観察回数	初回	36 (69.2)	10 (83.3)	10 (83.3)	8 (80.0)	5 (33.3)	3 (100.0)
	2 ~ 3 回目	12 (23.1)	2 (16.7)	2 (16.7)	2 (20.0)	6 (40.0)	-
	4 ~ 5 回目	4 (7.7)	-	-	-	4 (26.7)	-
就労状況	有職	40 (76.9)	12 (100.0)	11 (91.7)	6 (60.0)	8 (53.3)	3 (100.0)
	無職	12 (23.1)	-	1 (8.3)	4 (40.0)	7 (46.7)	-
居住状況	家族等と同 居	30 (57.7)	6 (50.0)	6 (50.0)	4 (40.0)	12 (80.0)	2 (66.7)
	単身	17 (32.7)	4 (33.3)	6 (50.0)	4 (40.0)	2 (13.3)	1 (33.3)
	その他の 他	5 (9.6)	2 (16.7)	-	2 (20.0)	1 (6.7)	-
教育程度	中学卒業以下	15 (28.8)	4 (33.3)	-	4 (40.0)	7 (46.7)	-
	高校中退	10 (19.2)	1 (8.3)	4 (33.3)	2 (20.0)	2 (13.3)	1 (33.3)
	高校卒業以上	27 (51.9)	7 (58.3)	8 (66.7)	4 (40.0)	6 (40.0)	2 (66.7)

注 1 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。  
 2 「被害者の被害状況」について、一つの事件で複数の被害者がいる場合は、それぞれの被害者について計上している。  
 3 「就労状況」のうち、「無職」は、家事従事者を含む。  
 4 「居住状況」のうち、「その他」は、雇用住宅等である。  
 5 「教育程度」のうち、「高校卒業以上」は大学卒業等を含む。  
 6 一部執行猶予者はいなかった。  
 7 ( ) 内は、各属性等の総数又は分析対象者の類型別の人員における構成比であり、[ ] 内は、「主要な交通罪名」の各罪名の人員に占める比率である。

ア 無免許運転単一型 (5-2-2図参照)

無免許運転の問題があるが、それ以外の犯罪傾向は見られないタイプである。

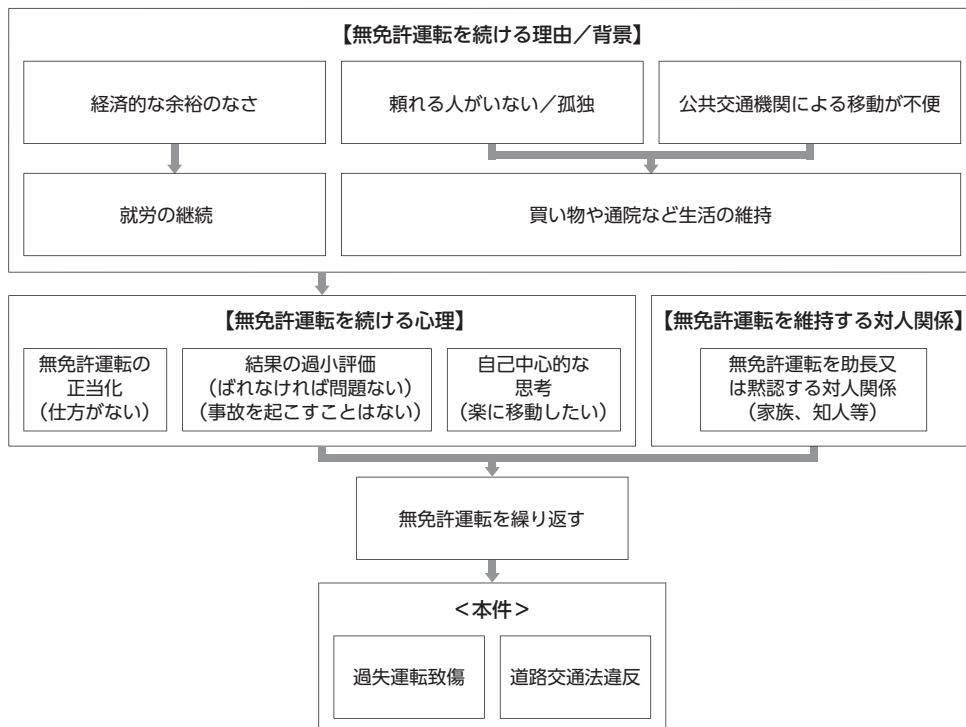
【無免許運転を続ける理由／背景】として、経済的な余裕のなさがあり就労を継続するために運転を続ける者、公共交通機関での移動が不便な地域に住んでいる中で買い物や通院のために運転をする者等があった。

これらの者の【無免許運転を続ける心理】には、【無免許運転を続ける理由／背景】から無免許運転をすることを「仕方がない。」と合理化・正当化する者のほか、「ばれなければ問題ない。」、「交通事故を起こすことはない。」など、犯罪の結果を矮小化・過小評価する者が見られた。

また、友人から促されて無免許運転を行っている者のほか、家族から無免許運転をやめるよう繰り返し注意されていても聞き入れなかったため家族からも無免許運転を黙認されるようになった者等、【無免許運転を維持する対人関係】が見られる者もいた。

そして、【無免許運転を続ける心理】や【無免許運転を維持する対人関係】により無免許運転を繰り返した結果、無免許過失運転致傷又は無免許運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

5-2-2 図 無免許運転単一型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

### イ 飲酒運転単一型（5-2-3図参照）

飲酒運転の問題があるが、それ以外の犯罪傾向は見られないタイプである。

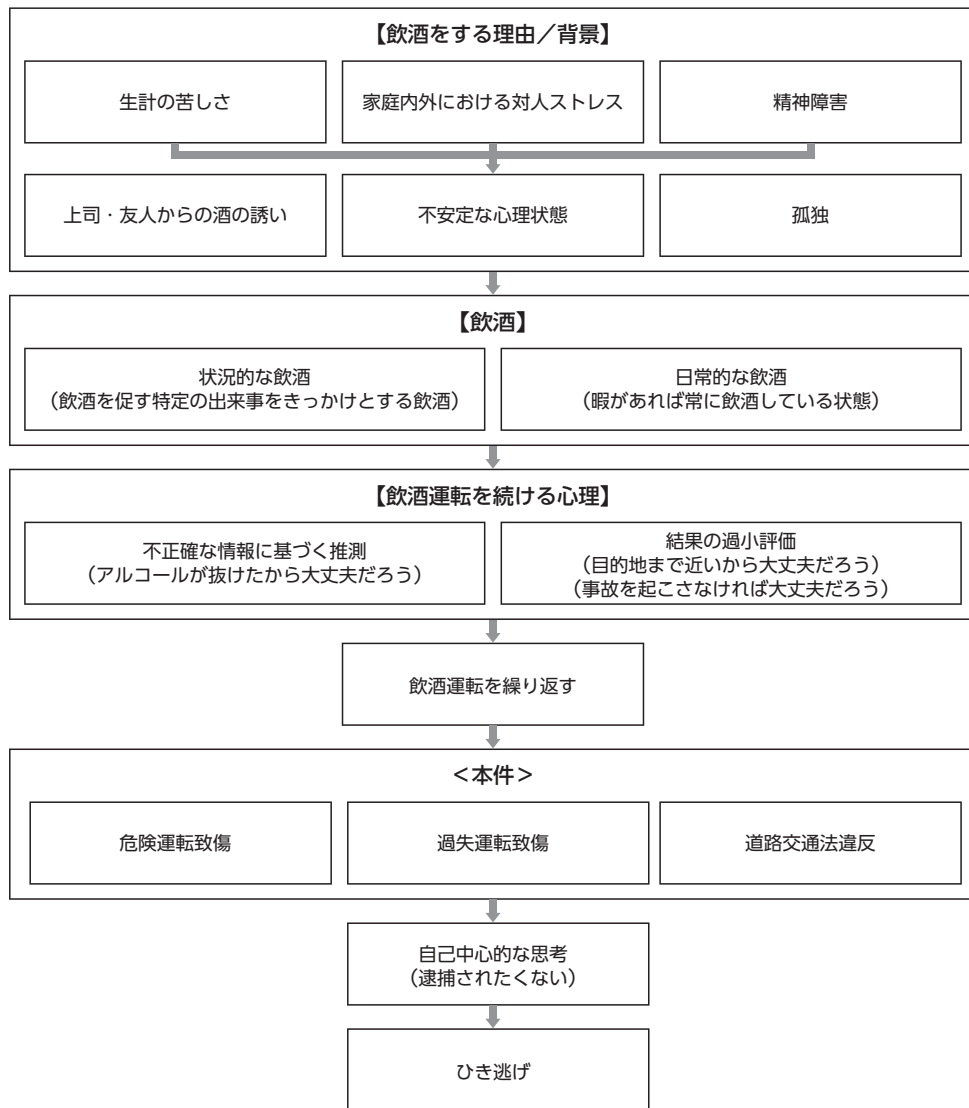
【飲酒をする理由／背景】として、上司・友人からの酒の誘いを受けるなどして飲酒に至る者、生計の苦しさや家庭内外における対人ストレスから飲酒に至る者、自らの精神障害の影響によって心理的に不安定となり飲酒に至る者、孤独や寂しさから暇があれば飲酒をしている者等があった。

これらの者の【飲酒運転を続ける心理】には、「アルコールが抜けたから、運転しても大丈夫だろう。」などのアルコールに関する不正確な情報に基づく推測や、「（目的地まで）近いから大丈夫だろう。」などの犯罪の結果の矮小化・過小評価が見られた。

そして、【飲酒運転を続ける心理】により飲酒運転が繰り返される中で、飲酒の影響による危険運転致傷、過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱又は飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、交通犯罪を起こした後の態様として、「逮捕されたくない。」等の自己中心的な思考からひき逃げをする者もあった。

5-2-3 図 飲酒運転単一型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

ウ 無免許・飲酒運転型

無免許運転と飲酒運転を繰り返すなど、無免許運転と飲酒運転の両方の問題が見られるが、交通犯罪以外の犯罪傾向は見られないタイプであり、5-2-2図及び5-2-3図で示された特徴を合わせた特徴が見られた。

なお、無免許運転単一型や飲酒運転単一型は、様々な年齢層で見られたが、無免許・飲酒運転型は、その半数が40代であり、無免許運転や飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付された者が8割であった（5-2-1表参照）。

## エ 多方向犯罪型（5-2-4図参照）

保護観察の処分を受けた罪名（以下この節において「本件」という。）は交通犯罪であるが、それ以前に、交通犯罪以外の犯罪・非行により処分された経験があるタイプである。

本件以前の【犯罪に至る背景】として、不良者との交際、家庭内外の対人ストレス、身体障害・精神障害の影響、飲酒等様々な要因があり、例えば、不良仲間との交際に居場所を見出そうとしたり、不安定な心理状態から抜け出そうとした結果、交通犯罪以外の様々な犯罪・非行を繰り返したりする過程で、全般的な規範意識の低下や反社会的な態度の形成が進んでいた。

これらの者の【交通違反を続ける心理】として、前記アにおける【無免許運転を続ける心理】と同様に交通違反を正当化する者のほか、全般的な規範意識の低下や反社会的な態度の形成が進んだことにより、「（警察に）見つかっても罰金だから。」というように刑事罰を受けることが心理的規制として働かなくなっている者、「スピードで負けたくない。」等の交通違反行為から優越感を得ている者、他の車両の運転にイライラするなどの衝動性を有する者があった。

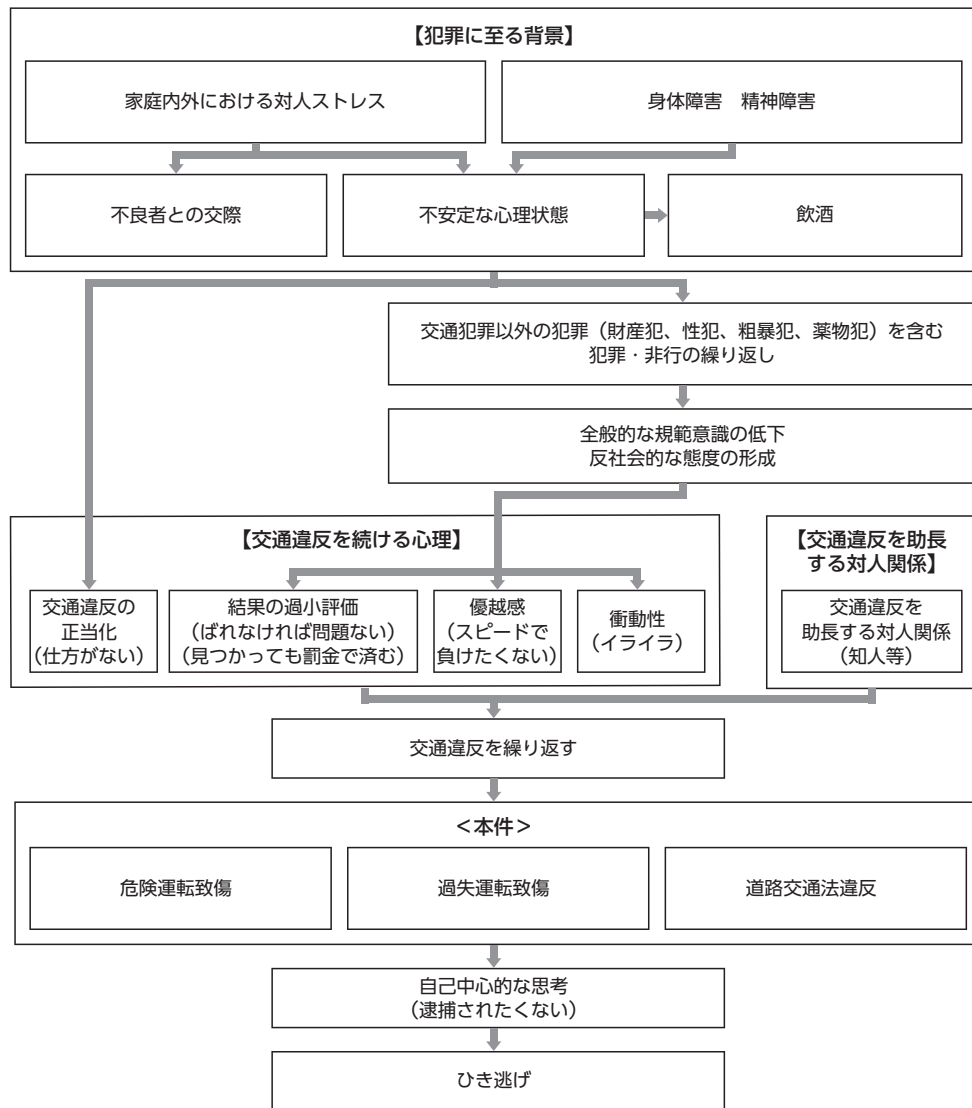
また、【交通違反を助長する対人関係】として、無免許運転を行う本人に対し、車を貸す友人がいる者もいた。

そして、【交通違反を続ける心理】や【交通違反を助長する対人関係】により交通違反が繰り返される中で、赤信号無視による危険運転致傷、過失運転致傷又は無免許運転・飲酒運転による道路交通法違反により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、前記イと同様に、自己中心的な思考からひき逃げをする者もあった。

なお、多方向犯罪型は、過半数が過失運転致傷であったが、その内訳を見ると、半数が、無免許運転によるものであった（5-2-1表参照）。

5-2-4 図 多方向犯罪型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

オ 交通違反型 (5-2-5図参照)

本件が交通犯罪であり、一時不停止、速度超過等の交通違反歴はあるが、無免許運転や飲酒運転による処分歴はなく、交通犯罪以外の犯罪・非行による処分歴もないタイプである。

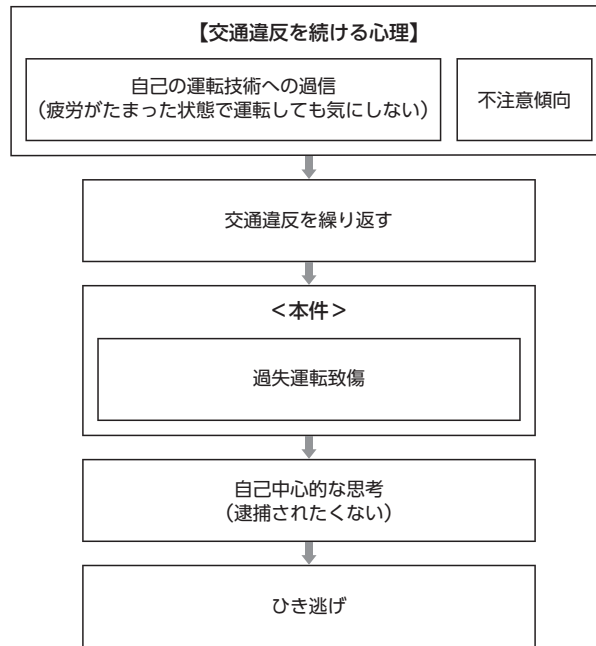
これらの者の【交通違反を続ける心理】として、疲労が溜まった状態で運転するなどの自己の運転技術への過信や不注意傾向があり、【交通違反を続ける心理】により交通違反が繰り返される中で、過失運転致傷により保護観察付執行猶予に付されていた。

さらに、前記イ及びエと同様に、自己中心的な思考によりひき逃げをする者もあった。

なお、交通違反型の3ケースは、いずれも20代前半の者による過失運転致傷の事案であった（5-2-1表参照）。

5-2-5 図

交通違反型



注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

(2) 保護観察付執行猶予者に対する処遇

ア 保護観察付執行猶予者に対する処遇の概要

保護観察は、保護観察対象者の改善更生を図ることを目的として、保護観察対象者の犯罪又は非行に結び付く要因及び改善更生に資する事項を的確に把握しつつ、指導監督及び補導援護を行うことにより実施される。保護観察においてとる措置は、当該保護観察対象者の性格、年齢、経歴、心身の状況、家庭環境、交友関係、被害者等の被害に関する心情、被害者等の置かれている状況等を十分に考慮して、その者に最もふさわしい方法により、その改善更生のために必要かつ相当な限度において行われる。

交通犯罪による保護観察対象者に対しては、その特性に鑑み、以下の処遇が実施されている。

(ア) 交通事件対象者に対する処遇

交通事件（車両の運転による刑法209条から211条までの罪並びに自動車運転死傷処罰法、道路交通法、自動車の保管場所の確保に関する法律（昭和37年法律第145号）、道路運送法（昭和26年法律

第183号)、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)及び自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)に定める罪を犯し、又はこれらに係る刑罰法令に触れる行為に係る事件をいう。以下この節において同じ。)対象者の保護観察については、交通法規、運転技術、車両の構造等に関する指導等、保護観察対象者の特性を踏まえた効率的かつ適正な運用が図られている。交通事件対象者の保護観察においては、実務上、少年の保護観察対象者との面接の際に交通の課題学習(以下「交通学習」という。)を行わせることが通例であり、成人に対しても事案に応じて同様の学習を行わせることがある。例えば、千葉保護観察所においては、成人に対して、独自に作成した教材である「交通学習帳」を用いて実施されている。千葉保護観察所における交通学習の概要は、5-2-6表のとおりである。

5-2-6 表

千葉保護観察所における交通学習の概要

課題	対象	内容
第1課題 保護観察とは	共通	・保護観察についての理解
第2課題 違反、事故		・保護観察対象者の車に対する関心や憧れの度合いの理解 ・違反・事故の原因についての理解 ・問題とすべき運転態度や心構えについての反省
第2課題（追課程1） 被害について知る		・被害者等の心身への影響及び日常生活への影響についての理解
第2課題（追課程2） 謝罪や被害弁償について		・本件の被害内容及び必要な被害弁償についての理解
第2課題（追課程3） しよく罪の計画を立てる	本件の被害の程度が加療6月以上を要する傷害の場合	・社会に対する責任及び被害者に対する責任についての理解 ・具体的なしよく罪の計画
第3課題 車と社会生活Ⅰ	共通	・車の利点及び欠点の理解
第4課題 車と社会生活Ⅱ		・車を運転する者の基本的な心構えや社会的責任等についての理解 ・交通法令の必要性の理解
第5課題 人間の感覚と判断		・車の運転操作（認知、判断、操作）における、人間の能力（体力、技術、感覚等）の限界の理解
第6課題 安全運転の心得Ⅰ	運転免許保有者	・安全運転を心掛けるために注意すること及び安全運転五原則についての理解
第7課題 安全運転の心得Ⅱ		・交通社会における礼儀作法やマナーの理解（おびやかし運転、あおり運転、迷惑運転の問題を考える。）
第8課題 安全運転の方法Ⅰ		・車のスピードと自然の法則の理解 ・自分の責任での車の日常点検や、シートベルト及びヘルメット着用の重要性の理解
第9課題 安全運転の方法Ⅱ		・高速道路、夜間、雨の日、雪道等、多様な具体的条件の中で安全を保つための心構えや方法の理解
第6課題 運転免許証Ⅰ	運転免許非保有者	・無免許運転の危険性、交通規則遵守の重要性の理解
第7課題 運転免許証Ⅱ		・無免許運転の様々な原因の理解
第8課題 運転免許証の取得計画		・運転免許（再）取得の具体的な計画 ・運転適性の理解
第9課題 運転免許証取得後の安全運転		・免許取得後の安全運転の心構えの理解
第10課題 非常時の処置	共通	・運転中に起こる危険に対し、適切な判断及び処置をとるための方法の理解 ・物損事故や人身事故を起こした場合の適切な事後措置の方法の理解
第11課題 違反、事故の責任と補償		・刑事上の責任、行政上の責任、民事上の責任についての理解
第12課題 まとめ		・安全運転の基本的態度と遵法精神の涵養の再確認

注 千葉保護観察所の資料を基に、法務総合研究所が作成した。

## (イ) 類型別処遇

保護観察においては、保護観察対象者の問題性その他の特性を、その犯罪・非行の態様等によって類型化して把握し、類型ごとに共通する問題性等に焦点を当てた処遇を実施する「類型別処遇」が実施されている。

類型別処遇は、「関係性領域」、「不良集団領域」、「社会適応領域」及び「嗜癖領域」の4領域に分類され、それらについて、さらに細かく計16類型に分類している。このうち「嗜癖領域」は、その行動が犯罪行為である、あるいは、その行動が犯罪や非行の原因や背景となる問題を生じるにもかかわらず、その行動や衝動（欲求）を止めることができないものをいう。「嗜癖領域」は、更に「薬物」、「アルコール」、「性犯罪」、「ギャンブル」及び「嗜癖的窃盗」の5類型に分類される。

交通犯罪者のうち、アルコールの嗜癖が原因で飲酒運転に至った者や、嗜癖は認められないものの、アルコールが人間の運動機能や判断に与える影響に対する認識の甘さ等が原因で飲酒運転に至った者は、「アルコール」の類型に認定される。類型に認定された者の処遇においては、①きっかけを振り返り、対処方法を考える「きっかけに焦点を当てた処遇」、②家族調整をしたり、必要な援助を確保する「環境に焦点を当てた処遇」、③行動を変える意欲が高まるよう働き掛けたり、生活の安定を図る「行動に焦点を当てた処遇」、④考え方に焦点を当てたり、感情を落ち着かせる「心の状態に焦点を当てた処遇」、⑤再犯・再非行、犯罪や非行以外の遵守事項違反に介入する「危機場面への介入」のそれぞれに焦点が置かれる。

類型別処遇における処遇の方法は多岐に及ぶが、「アルコール」の類型においては、例えば、①では、保護観察対象者が、嗜癖による大量飲酒、反復飲酒等の問題飲酒のきっかけに遭遇しないように避けたり、たとえきっかけに遭遇しても嗜癖以外の方法で対応したりできるよう対策を考えさせること、②では、保護観察対象者が自己の行動を変えようとする意欲を維持し、問題飲酒を改善することができるよう、保護観察対象者の家族に対して、望ましい関わり方や言葉掛けの仕方について教えること、③では、保護観察対象者の問題飲酒を改善しようとする意欲が高まるように、特別遵守事項等で断酒や節酒、飲酒運転防止プログラムの受講を義務付けること、④では、保護観察対象者が飲酒をするときに生じる不合理な言い訳を自覚するよう働き掛けること、⑤では、問題飲酒の再発を防ぐために再発の予兆を把握しておくことなどが挙げられる。

## (ウ) 飲酒運転防止プログラム

保護観察においては、特定の犯罪的傾向を有する保護観察対象者に対して、指導監督の一環として、その傾向を改善するために、専門的処遇プログラムが実施されている。専門的処遇プログラム

は、心理学等の専門的知識に基づき、認知行動療法を理論的基盤とし、体系化された手順による処遇を行うものである。

交通犯罪者のうち、飲酒運転を反復する傾向を有する者に対しては、専門的処遇プログラムの一環として、アルコールが心身及び自動車等の運転に与える影響を認識させ、飲酒運転に結び付く自己の問題性について理解させるとともに、再び飲酒運転をしないようにするための具体的な方法を習得させ、前記傾向を改善する「飲酒運転防止プログラム」が実施されている。保護観察対象者は、保護観察期間中、遵守しなければならない遵守事項が定められる。遵守事項には、全ての保護観察対象者が守るべきものとして法律で規定されている一般遵守事項と、個々の保護観察対象者ごとに定められる特別遵守事項がある。飲酒運転防止プログラムの受講を特別遵守事項として義務付けられる者は、本件に、①危険運転致死傷（自動車運転死傷処罰法2条（1号に限る。）及び3条1項）、②酒酔い運転（道路交通法117号の2第1号）、③酒気帯び運転（道路交通法117号の2の2第3号）、④過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱（自動車運転死傷処罰法4条）（①及び④については、アルコールの影響による行為に係るものに限り、同法6条1項から3項により無免許運転による刑の加重を受ける場合を含む。）に当たる事実が含まれる者であり、そのうち保護観察付全部執行猶予者については、飲酒運転防止プログラムの受講を特別遵守事項に定めることが相当である旨の裁判所の意見が示された者に限られる。飲酒運転防止プログラムは、保護観察官による個別処遇又は集団処遇により実施され、ワークブックを用いて行われる。飲酒運転防止プログラムにおいては、保護観察対象者に対し、アルコールに関する正しい知識を習得させるとともに、自己の飲酒状況について振り返らせ、再び飲酒運転を繰り返さないための対処方法等を考えさせ、個別具体的な再発防止計画を作成するよう指導する。飲酒運転防止プログラムにおいて、アルコールに関する専門医療機関や自助グループに関する知識を付与することによって、適切な支援等を受けるよう働き掛ける場合もある。

### （エ）しよく罪指導プログラム

保護観察においては、被害者のある重大な犯罪を行った保護観察対象者に対し、犯した罪の責任等を自覚させ、被害者等の心情や置かれている状況等への理解を促し、悔悟の情を深めさせることを通じ、再び罪を犯さない決意を固めさせるとともに、被害者等の意向等に配慮した誠実な対応を促すことを目的として、「しよく罪指導プログラム」が実施されている。しよく罪指導プログラムの対象者は、①被害者を死亡させ若しくはその身体に重大な傷害を負わせた事件又は被害者に重大な財産的損失を与えた事件により保護観察に付された者、②しよく罪指導プログラムを実施することが必要と判断された者であり、しよく罪指導プログラムを受けることを生活行動指針（保護観察における指導監督を適切に行うため必要があると認めるときに、保護観察所の長が定める保護観察対象者の改善更生

に資する生活又は行動の指針)として定められた者である。しよく罪指導プログラムは、保護観察官又は保護司による個別指導により、ワークブックを用いて行われる。具体的には、①自己の犯した罪の重さを認識させるとともに、加害者として負うべき責任について考えさせる、②被害者等の心情や置かれている状況等を理解させる、③被害者等に対する謝罪及び被害弁償に関する対応の状況や考えについて整理させる、④具体的なしよく罪計画を策定させるという、4課程による指導に加え、しよく罪計画の実行に向けた指導が行われる。

## イ 保護観察付執行猶予者に対する処遇の実際及び課題

ここでは、交通犯罪による保護観察付執行猶予者を含む保護観察対象者に対する処遇の実際や課題について、令和7年8月に、千葉保護観察所の統括保護観察官及び保護観察官から聴取した結果を示す。具体的には、前記(1)を踏まえ、交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇のほか、①無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇、②飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇、③多方向の犯罪歴がある保護観察対象者の処遇、④無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇について聴取した。なお、以下に記述する聴取の概要は、保護観察所における処遇の一例であることに留意が必要である。

### (ア) 交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇

交通犯罪による保護観察対象者に共通する処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 交通犯罪による保護観察対象者に対しては、交通規範意識を高めるために、交通学習帳を用いた指導をする場合が多いが、交通規則や運転に関する知識を教えるだけでなく、認知行動療法の考え方をを用いて、運転に関する思考の偏りを改善するための処遇も行っている。例えば、交通違反について、「ばれなければ問題ない。」と考えている者に対しては、交通違反によって検挙され保護観察を受けるに至っている事実を認識させ、「ばれなければ問題ない。」という考えの問題点について考えさせるなどしている。また、交通学習帳における被害者に関する課程やしよく罪指導プログラムを通じて、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めることも、保護観察対象者の交通規範意識を高めることにつながると思われる。さらに、保護観察対象者に対し、被害者等による講演会への参加を促したり、被害者等が自身の体験を語る視聴覚教材を用いたりすることも有効であると考えるが、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めるよう保護観察対象者に働き掛ける際には、処遇に当たる保護観察官が、被害者等の講演を聴くなどして被害者等の心情をよく理解した上で指導することが大切である。
- ② 保護観察対象者の能力や性格は様々であるところ、交通規則を守る意義について教え諭しても一

向に響かない者には、「もしあなたの家族が同じ状況になったら、どう思うか。」、「交通ルールを守ることは、自分にとって得か損か。」など交通規範の意義を保護観察対象者が自分のこととして捉えられるよう、個々の保護観察対象者に応じた問い掛けや説明を工夫している。

- ③ 交通違反を繰り返してきた者等、運転に向いていないと思われる者に対しては、本人が運転に対する適性を考える際の参考とするため、少年鑑別所の処遇鑑別により運転適性検査等を行うことも有効だと思われる。

#### (イ) 無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇

無免許運転の問題のある保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 無免許運転を繰り返す者で、それ以外の犯罪傾向のない者については、生計維持のために運転を必要とする職に就いているなどの事情から、保護観察対象者本人が、無免許運転を続ける必要があると感じる場合も少なくない。そのような者は、「無免許運転をしても交通事故を起こさなければ問題ない。」と認識し、運転に自信があることが多いため、そうした無免許運転を肯定する認識を変えていくことに難しさを感じる場面が多い。このような保護観察対象者についての処遇事例を振り返ると、無免許運転をせずとも生活が維持されるよう保護観察対象者の生活する環境を整えることで、無免許運転をしないという保護観察対象者の意識を高めることにつながったと思われる。例えば、仕事道具を運ぶため、いつか捕まると思いながらも無免許運転を繰り返していた男性の事例では、交通学習帳を用いた交通学習を行った上で、保護司でもある協力雇用主の下で、運転を伴わない仕事に就いたところ、生活基盤が整い、無免許運転をすることなく保護観察が終了した。
- ② 保護観察対象者本人だけでなく、その家族等の関係者への働き掛けも重要であり、保護観察対象者が免許を保有していない（本件により免許が取り消された者を含む。）場合は、家族や職場関係者に対して、保護観察対象者の日常生活の見守りや、車の鍵の管理、通勤時の送迎等の協力を仰ぐこともある。

前記（１）アを併せて考えると、以上の聴取内容からは、無免許運転の問題のある者に対する処遇は、【無免許運転を続ける心理】を変化させていくことに難しさがあり、これに対しては、交通学習帳を用いた交通学習や、無免許運転や無免許運転による交通事故が被害者を含む他者に与える影響について考えさせることにより、無免許運転による結果の矮小化・過小評価に対して働き掛け、さらに、【無免許運転を続ける理由／背景】を把握し、保護観察対象者が無免許運転をせずに済むような生活環境を整えていくことで、保護観察対象者の無免許運転を合理化・正当化しようとする考えが改められ、無免許運転の再犯防止につながることを示唆された。

また、家族等の【無免許運転を維持する対人関係】に働き掛け、保護観察対象者の無免許運転を防ぐような関わりができるよう促すことも再犯防止に有効であることが示唆された。

#### (ウ) 飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇

飲酒運転の問題のある保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 飲酒運転を繰り返す者で、それ以外の犯罪傾向のない者は、「事件を起こしたことは悪いと思っているが、自分のアルコールの問題は、それほど悪い状況ではない。」と自らの飲酒の問題に向き合うことができていない者が多く、飲酒行動を変える動機付けの低さに課題を感じる人が多い。アルコールへの嗜癖の問題のある者に対しては、断酒や節酒を指導したり、依存症の専門医療を受けるための通院やアルコール依存の自助グループへの参加を促したりすることもあるが、本人がそれらを実践するケースは少ない。アルコールは違法薬物とは異なり、どこでも手に入り、周囲からも勧められやすいことが、断酒や節酒を難しくしていると思われる。
- ② アルコールを含む嗜癖の問題は、背景に生きづらさがあることが多いため、再犯防止のためには、本人の意識を高めることだけでなく、嗜癖行動の背景に焦点を当てることも必要である。例えば、飲酒運転防止プログラムにおいて、自らの酒量の問題について考えさせた結果、断酒をすることを決意した男性の事例では、保護観察対象者が、保護司の紹介でボランティア活動に参加するようになり、それまでは飲酒に費やしていた余暇時間をボランティア活動に充てたことで、断酒の実行につながった。また、本人に我慢をさせるだけでなく、前向きに断酒や節酒ができるような言葉掛けや社会資源との調整の工夫が、処遇を好転させるポイントになり得る。
- ③ 飲酒運転を繰り返す背景として、職場の上司・同僚等から飲酒を勧められて、断り切れずに飲酒をしてしまう者もいることから、酒の誘いを断る場面を題材にしたソーシャル・スキル・トレーニングを行うことも実際的な方法である。

前記(1)イを併せて考えると、以上の聴取内容からは、飲酒運転の問題のある者への処遇は、飲酒運転防止プログラム、交通学習等により、アルコールに関する不正確な情報に基づく推測や結果の矮小化・過小評価といった【飲酒運転を続ける心理】に働き掛けることに加え、飲酒運転を含む飲酒の問題と向き合わせる必要があるところ、保護観察対象者が自らの飲酒の問題と向き合う過程に難しさがあり、これに対しては、【飲酒をする理由／背景】に焦点を当て、個々の保護観察対象者のニーズや特性に合わせた働き掛けの工夫により、飲酒行動を変える動機付けが高まりやすくなり、飲酒運転の再犯防止につながる可能性が示唆された。

#### (エ) 多方向の犯罪歴がある保護観察対象者の処遇

多方向の犯罪歴がある保護観察対象者への処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

- ① 本件以前に交通犯罪以外の犯罪・非行歴がある者は、全体的な規範意識が鈍麻している印象であり、交通違反は、本人の犯罪性の表出の一部に過ぎないことから、交通犯罪に関する指導を行うとともに、他の罪種の再犯の可能性も視野に入れた処遇を行う。このような者は、家庭環境、交友関係、就労等の複合的な問題を抱えていることが多いため、限られた面接時間の中で、交通犯罪に結び付く本人の考え方の問題と同時に、他の犯罪に結び付く要因を扱っていくことに難しさを感じる。また、不良交友等の犯罪に結び付く要因を変えるよう働き掛けたときに、抵抗を示す者も多いことから、動機付けを高めることに困難を感じることもある。そのような場合には、犯罪に結び付く行動をしないよう指導することに加え、「どのような人生を送りたいか。」ということを考えさせた上で、人生の目標達成のためにすべき行動と、交通違反を繰り返すことで生じる結果を比較させるなどして、自らが選択すべき行動について考えさせる。
- ② 多方向の犯罪歴がある者が交通犯罪を繰り返す要因の代表例として不良交友があるが、少年の頃から不良交友の問題が認められ、不良仲間とともに交通違反を含む非行を繰り返した結果、保護観察付執行猶予に至る者はめずらしくない。不良交友の問題がある場合、不良者と交際しないよう指導することが多いが、一般的に想起される不良者のイメージと、保護観察対象者がイメージする不良者とでは、乖離があることが多いため、「本件の共犯者」、「前歴がある者」、「処分されていないが現に犯罪行為を行っている者」など、避けるべき不良者を明確化したうえで、交際しないよう説示するとともに、定期的に友人との交際の状況を確認することで、交友関係の改善に向けた本人の意識が高まることもある。

前記（１）エを併せて考えると、以上の聴取内容からは、多方向への犯罪歴がある者は、より反社会的な態度の形成が進んでいることから、限られた面接時間の中で、交通犯罪に限らない多方向の再犯の可能性を視野に入れて処遇を行う必要があり、交通学習等により、交通違反の正当化や結果の過小評価、運転時の衝動性といった【交通違反を続ける心理】に働き掛けることに加え、交通犯罪や交通犯罪以外の【犯罪に至る背景】を把握し、その個々の要因に働き掛けていく必要があることが示唆された。

#### （オ）無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇

無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない保護観察対象者の処遇について聴取した内容は以下のとおりである。

無免許運転、飲酒運転及び交通犯罪以外の犯罪歴がない者について見ると、仮釈放者の場合は、保護観察付執行猶予者と比べて、被害者が死亡している事案が多いなど、事案の結果がより重大であり、さらに、受刑中に必要な指導を受けているため、保護観察開始時点で、被害者等に

対する謝罪の気持ちがあり、しよく罪に向けた具体的な行動を起こしている例が少なくない。他方で、保護観察付執行猶予者の場合は、仮釈放者と比べて、被害者の被害の程度は軽度であることが多く、本件に対する反省や謝罪の気持ちが十分とは言い難いことが多いため、交通学習帳の被害者に関する課程やしよく罪指導プログラムを通じて、被害者等の気持ちやその置かれた状況について理解を深めることがより重要である。

前記（１）オを併せて考えると、以上の聴取内容からは、無免許運転、飲酒運転又は多方向の犯罪歴がない者は、犯罪性が進んでいない者であることから、交通学習等により、自己の運転技術の過信といった【交通違反を続ける心理】を自覚させることに加え、そのような態度による結果が被害者等に与える影響についてよく理解させることが重要であることが示唆された。

## 2 保護観察所における心情等聴取・伝達制度

保護観察所においては、犯罪被害者等施策として、心情等聴取・伝達制度（以下この項において「本制度」という。）を行っている。本制度は、加害者が保護観察に付される理由となった犯罪等により被害を受けた被害者等（被害者、その法定代理人及び被害者が亡くなった場合又はその心身に重大な病気やけが等がある場合における配偶者、直系親族又は兄弟姉妹をいう。以下この項において同じ。）の心情等を聴取し、被害者等が希望する場合は、その聴取した心情等を加害者に伝達するものである。具体的には、保護観察所の被害者担当の保護観察官（以下「被害者担当官」という。）が、被害者等の述べた心情等を聴取して心情等聴取書にまとめ、被害者等がその内容を加害者に伝達することを希望する場合は、加害者の処遇を担当している保護観察官が、心情等聴取書の内容を加害者に伝える制度である。被害者等は、希望する場合には、伝達を受けた際に加害者が述べた内容を、書面で受け取ることができる。なお、心情等聴取の方法は、原則として対面によることとされているが、被害者等が心情等を記述した書面を提出する方法によることもある。また、被害者等は、本制度を複数回利用することが可能であるが、本制度を利用できるのは、加害者の保護観察期間中に限られる。

本項では、令和7年7月、東京保護観察所において被害者担当官及び被害者担当官の事務を補助する被害者担当保護司（以下「被害者担当官等」という。）から、本制度について、聞き取り調査を行った内容を紹介する。

### （1）本制度の利用状況

本制度の利用状況について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- ア 東京保護観察所において制度運用が開始された平成19年から令和6年までの間における本制度利用件数総数のうち、交通犯罪に係るものは、全体の1割弱である。交通犯罪に係る利用者の内訳を見ると、被害者の遺族が多数を占めており、中でも、被害者の父母や配偶者の割合が高い。
- イ 交通犯罪に関して本制度が利用される場合、利用者は、加害者からの謝罪や連絡がないこと、加害者からのしよく罪に向けた行動がないこと及び加害者が被害者等の苦しみを理解していないことに対する不満を抱えていることが多く、加害者に対し、「事件によって生じた精神的・身体的苦痛や生活上の困難を知ってほしい。」、「反省や謝罪をしてほしい。」、「被害弁償をしてほしい。」、「命や人生が奪われたことの重大性を自覚してほしい。」等の内容について伝達を希望するケースが多い。また、加害者が再び運転することが許せないという心情から、「運転免許を返納してほしい。」、「運転に関わらないでほしい。」等の内容について伝達を希望するケースもある。さらに、加害者から被害者等への接触に対する不安や、再被害への不安から、「被害者等に接触しないでほしい。」、「引っ越してほしい。」等の内容について伝達を希望するケースもあ

る。

ウ 平成19年から令和6年までの間における本制度の利用回数を見ると、交通事故1件当たりの利用回数は1回が最も多く、複数回にわたり利用する方は少ない。利用者の中には、本制度を利用することについて、事件に対する一つの区切りをつけるものと捉え、加害者からの反応を得ることよりも、自分の心情や状況を加害者に伝えること自体に重きを置く方もいる。

## (2) 被害者担当官等が被害者等の対応で心掛けていること

被害者担当官等が被害者等の対応で心掛けていることについて聴取した内容は、以下のとおりである。

ア 利用者が心情等を述べることに集中できるように、利用者の状況に応じた態勢を整えている。例えば、利用者の年齢、PTSD等のトラウマ症状を含む疾病等の有無、家族等の同伴の有無などに合わせて、控え室の用意、動線上の安全性への留意などを行うことで、利用者の負担感を軽減し、利用者が安心して聴取に臨むことができるように努めている。

イ 心情等の聴取は、利用者の心情等の機微をより正確に把握するため、原則として、加害者の保護観察を担当する保護観察所又は被害者等の居住地を管轄する保護観察所において、対面により実施している。加害者の保護観察を担当する保護観察所への来所が難しい場合、被害者等の居住地を管轄する保護観察所まで来所してもらい、加害者の保護観察を担当する保護観察所の被害者担当官がオンラインで聴取を実施することもある。

ウ 本制度の利用者が遺族の場合、事件の発生日、お盆及び被害者の命日・誕生日等が近付くと、心身の不調を感じる方が多いため、これらの日を避けて心情等の聴取を実施するよう心掛けている。もっとも、加害者の保護観察期間が短い場合、日程調整が難しいこともある。そのような場合には、聴取時の休憩の時間を増やすなどして、利用者の負担を減らすよう努めている。

## (3) 被害者担当官等が感じている課題等

### ア 加害者の釈放後の運転に対する態度

加害者の釈放後の運転に対する態度について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

被害者等の中には、加害者が二度と運転をしないことを望む方がいる。他方、加害者は、刑事裁判手続や示談交渉の中で、「二度と運転をしない。」と誓っても、刑事施設から出所した後、生活のためなどの理由から、再び運転することを望んだり、実際に運転を再開したりすることがある。その結

果、被害者等が加害者の運転再開を把握し、「安易に運転を再開するのは、重大な犯罪を起こしたことへの自覚や反省が足りないからではないか。」などと感じて、被害感情が悪化するケースもあるが、加害者の生活を成り立たせることも重要であり、被害者等と加害者の双方が納得するような答えを直ちに出すことは難しい。加害者の処遇を担当する保護観察官と協議して、加害者に対し、運転の必要がない職業に就くこと、運転はやむを得ない場合のみにすること、被害者等の住む地域では運転しないことなどを指導することもある。

## イ 加害者の謝罪や被害弁償に対する態度

加害者の謝罪や被害弁償に対する態度について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪の加害者の中には、事件の受け止めが軽い者、謝罪をしないことを正当化している者、被害者意識を有する者等がいる。その理由として、以下のようなことが考えられる。①事件当時、加害者は、事故の影響により意識がなかったなどの事情により、事件当時の被害者の状況を十分に把握していないことがある。例えば、遺族は被害者の御遺体を見ているが、加害者は見ていないといったことがある。②被害者等は、事件直後、葬儀等で時間的・精神的に余裕のないときに、加害者から謝罪の電話等があっても、すぐにそれを受け入れられない。しかし、加害者は、このことをもって「被害者側から今後一切の接触や謝罪を拒否された。」と受け止め、その後は謝罪をしなくてよいと考えがちであり、被害者等が、時間的・精神的に落ち着いてから、再度、謝罪等をしてほしいと思っても、加害者にはその気持ちが伝わらないことがある。③加害者が、保険会社や弁護士に事故対応を一任する場合、被害者等への対応も保険会社や弁護士が行うため、加害者が、直接、被害者等と接触する機会を失うことがある。特に、加害者の勤務中の事故の場合には、加害者が所属する会社及び保険会社が被害者との対応に当たることが多く、加害者は、保険金の支払状況や示談の顛末を把握していないことがある。④裁判では、加害者の弁護士が、被害者側の落ち度や過失を立証しようとするため、それを聞いた加害者は、自分の責任を過小評価してしまう傾向がある。⑤被害者等が、加害者に対し、保険会社からの保険金とは別に慰謝料等の支払を求めた場合、加害者は、「保険金で十分に被害は填補されているはず。」という思い込みから、被害者等の請求について、金銭目当てによる過剰な要求をされていると考えてしまう。⑥被害者等が、加害者に対し、居住地域からの転居を強く求めた場合、加害者本人だけでなく、加害者の家族の生活にも影響が及ぶことから、加害者は、「家族にまで不利益が及ぶことは納得がいかない。」と不満や反発を示すこと

がある。

加害者が、前記①から⑥までのような理由から、事件を軽く受け止めていたり、謝罪をしないことを正当化したり、被害者意識を有していたりすると、被害者等の心情等の伝達を受けた際、表面上は謝罪の言葉や弁償の意思があることを述べたとしても、反省の程度や慰謝の措置を実行する気持ちが十分ではないことがある。その結果、被害者に対する対面での謝罪や被害弁償の支払といった具体的な行動には結び付かず、被害者等が裏切られた気持ちになることもある。

- (イ) 交通犯罪を繰り返す者の中には、規範意識が低かったり、社会常識が不足していたり、想像力に欠けたりする者もいる。そういった加害者は、「どうやって償いをしてよいか分からない。」と述べ、具体的な行動を先延ばしにしがちである。そうして具体的な行動を起こさないまま時間が経過し、被害者等の感情がさらに悪化していくということが生じやすい。

#### ウ 謝罪や被害弁償に課題がある加害者への処遇の在り方

前記イのように、交通犯罪の加害者の中には、謝罪や被害弁償に消極的な態度を示す者がいるところ、そのような者への処遇の在り方について、被害者担当官等から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 加害者に対して、慰謝の方法等について自分で考えるように指導しても、一人では考えを深めることができない者が多いため、具体的な対応の仕方について助言することが効果的である。例えば、弁償金の支払が滞っている場合は、放置せず、まずは手紙で被害者等に自身の現状や支払計画を伝えるように指導することなどが考えられる。また、受刑中には、被害者等の心情を理解するための指導に加えて、具体的な被害者等への対応の仕方についての指導を行うことも重要であると考えられる。例えば、被害者等に手紙を書く、作業報奨金から弁償金を支払うといった、受刑中にもできる具体的な慰謝の方法について助言をすることで、被害者等への慰謝の措置について考えることができるのではないかと思う。

- (イ) 被害者等が本制度を利用することで、加害者は被害者等の気持ちやその置かれた状況を知ることができ、その結果、加害者が、自ら被害弁償等の慰謝の措置に向けて動き出す場合もある。そうではない場合でも、加害者の処遇を担当する保護観察官が、被害者等の気持ちやその置かれた状況を具体的に知ることによって、それを踏まえた処遇を行うことができるようになり、指導を経て加害者の態度が変化する場合もある。本制度の利用を通じて、加害者が慰謝の措置を行った場合、多少なりとも被害者の感情が和らぐことは珍しくない。他方で、被害者等が本制度を

利用しても、加害者から望むような対応が得られない場合も少なくない。しかし、そのような場合でも、被害者担当官等の丁寧な対応やサポートを通じ、被害者等が自身の気持ちや事件の受け止めを整理し、加害者に対する諦めを含みながらも、被害感情が軽減され、他者や社会への信頼感を回復していくこともあるように思われる。

### 第3節 民間団体における被害者等への支援

交通犯罪における被害者等に対する支援は、警察、検察庁、都道府県、市区町村、独立行政法人自動車事故対策機構、被害者支援団体等において幅広く行われており、関係各機関・団体等は相互に連携しながら様々な支援に取り組んでいる。

ここでは、刑事司法手続の各段階において、被害者等への付添い等の支援を実施している民間被害者支援団体の例として、令和7年6月から8月の間、公益社団法人被害者支援都民センター（以下「都民センター」という。）及び公益社団法人神奈川被害者支援センター（以下「神奈川センター」という。）において、被害者支援（被害者等からの各種相談への対応、付添い、情報提供、各種申請補助等の支援をいう。以下この節において同じ。）を担当する各職員から聞き取り調査を行った内容を紹介する。

なお、両センターはいずれも、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けている。犯罪被害者等早期援助団体とは、犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律（昭和55年法律第36号）23条に定められており、犯罪被害等を早期に軽減するとともに、犯罪被害者等が再び平穏な生活を営むことができるよう支援することを目的として設立された営利を目的としない法人であって、当該都道府県の区域において、犯罪被害等に関する相談に応じることなどの事業を適正かつ確実に行うことができると認められ、都道府県公安委員会から指定を受けた団体である。また、民間被害者支援団体は各都道府県にあるところ、その中でも、両センターは、交通犯罪被害者等に対する支援の実施件数が比較的多いことから、聞き取り調査の対象としたものであり、活動状況等は、団体によって異なる点に留意が必要である。

#### 1 公益社団法人被害者支援都民センター

##### （1）活動状況

都民センターの行う主な被害者支援は、①電話、FAX、インターネット及び対面による面接相談、②有資格者によるカウンセリングの実施、③自宅訪問、病院・警察署・検察庁・裁判所等への付添い、情報提供などの直接的支援、④自助グループの開催、⑤犯罪被害者等給付金に関する申請の補助等であり、そのほかにも、関係機関との連携、相談員・被害者支援ボランティアの養成及び研修、被害者支援キャンペーン・シンポジウムの開催、国内外の被害者支援に関する研究・調査活動の実施、広報資料の発行等の業務を行っている。

都民センターの令和6年度における活動状況を見ると、総支援件数は7,210件であり、このうち電

話による相談支援の実施件数は3,636件であった。罪種別に見ると、性犯罪被害に関する相談が2,578件と最も多く、次いで殺人が1,461件であり、交通犯罪被害に関する相談は1,096件であった。

都民センターでは、令和7年8月現在、犯罪被害相談員20人、直接支援員5人が勤務している。公認心理師や臨床心理士の資格を有する職員も多く、カウンセリングを専門に行う職員が8人いるほか、社会福祉士の資格を有する職員もいる。

## (2) 他機関との連携

都民センターでは、弁護士会や法テラスと相互に連携を図り、相談者が、犯罪被害者等支援弁護士制度の利用を希望する場合などには、これらの機関と協力して支援活動を行っている。また、毎月1回、警視庁及び東京都の各担当者との間で、協議会を実施しているほか、保護観察所の被害者担当官や被害者担当保護司とも意見交換等を実施している。加えて、都民センターの職員が、保護観察所等が実施する職員研修での講義や、市原刑務所で実施されている受刑者のグループワークへの参加を通じて、施設職員や受刑者に対し、被害者等の心情等を伝える活動を行っている。

## (3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情

### ア 捜査段階における支援

都民センターは、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けていることから、被害者等の同意の下、警察からの情報提供を受けて、捜査段階の早期から被害者支援を行うことができる。都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 近年は、経済的な支援をきっかけに来所する被害者等が増えている。

(イ) 交通事故発生から相当長期間経過した後に、突然、検察官から不起訴処分だと言われるケースがある。被害者側としては、長く待たされた末に不起訴処分となると、気持ちのやり場がなくなってしまうので、不起訴の理由については、捜査機関側から丁寧に説明をしてもらう必要があると感じる。

(ウ) 被害者等は、事件後に転居を余儀なくされたり、仕事ができなくなったりと、生活が一変することも多く、経済的な負担も大きい。被害者等に対する経済的な支援については、自治体ごとにはばらつきがある。そのため、被害者等の経済的負担をカバーできる制度があるとよいと思う。

(エ) 加害者からの謝罪等に対する被害者等の思いは複雑で、加害者からの接触の申出を断った場合

であっても、それを理由に加害者が何もしてこない、全くアクションがないというのは許せないと感じている。加害者からの謝罪の手紙についても、内容が表面的で、弁護人に言われたとおりに作成したと思われるものや、裁判の直前になって届くものについては、真摯な謝罪とは思えないという声をよく聞く。

## イ 刑事裁判手続における支援

都民センターでは、刑事裁判手続における付添い支援等を実施している。都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 交通犯罪の被害者等は、比較的ニーズがはっきりしており、刑事裁判手続において、加害者の犯罪行為を明らかにし、それにふさわしい量刑が与えられるようにと考えて行動される方が多いと感じる。
- (イ) 一方で、交通犯罪は他の犯罪と比較して量刑が軽く、裁判期日も1回で結審することが多いので、そうした点に驚かれたり、ショックを受けたりする方も多い。また、被害者側が、公判廷における加害者の態度に不満を感じることも多い。
- (ウ) 被害者参加制度を利用した被害者等からは、利用して良かったという意見を聞くことが多い。

## ウ 刑事裁判手続終了後の支援

都民センターでは、刑事裁判手続終了後の支援の一つとして、被害者等が、刑事施設等において実施する被害者等の心情等の聴取・伝達制度及び保護観察所が行う心情等聴取・伝達制度（両制度を併せて、「心情伝達制度」という。以下この節において同じ。）を利用する際の付添い等を行っている。心情伝達制度及び被害者等通知制度に関して、都民センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

- (ア) 心情伝達制度に関する支援を行った正直な感想としては、効果的な利用が難しい制度だと感じる。被害者側は、これまでに加害者から真摯な謝罪の言葉を聞くことや慰謝の措置を受けることができなかった不消化感を何とかしたいという心情から、自分の気持ちを伝えようとするが、望んだような加害者側からの反応や謝罪の言葉を得ることができず、結果として被害者側にわだかまりが残りやすいように思う。
- (イ) 被害者等通知制度については、同制度を利用する方は多いが、刑務所から届く受刑者の状況報告では、具体的なことは何も分からない。被害者側は、少しでも加害者に反省やしょく罪の気持ちが現れてきているのか、刑事施設における教育が進んでいるのかを知りたくて同制度を利

用するが、被害者側が期待するような加害者の現在の反省状況等の情報までは得られないのが実情である。

## 2 公益社団法人神奈川被害者支援センター

### (1) 活動状況

神奈川センターの行う主な被害者支援は、①電話、LINE及び対面による面接相談、②有資格者によるカウンセリング、③警察署、検察庁、裁判所等への付添いなどの直接的支援、④自助グループの活動支援、⑤神奈川県による法律相談、緊急避難場所の提供、⑥犯罪被害者等給付金に関する申請の補助等であり、そのほかにも、関係機関・団体等との連携、相談員・支援員・被害者支援ボランティアの養成及び研修、被害者支援に関する調査及び研究、被害者支援活動等の周知に関する広報及び啓発等の業務を行っている。

神奈川センターの令和6年度における活動状況を見ると、電話による相談支援の実施件数は1,084件であった。電話相談内容を罪種別に見ると、性犯罪被害に関する相談が248件と最も多く、次いで、暴力犯罪被害に関する相談が130件であり、交通犯罪被害に関する相談は88件であった。

神奈川センターでは、令和7年6月現在、事務局スタッフ15名、ボランティア相談員約60名、登録カウンセラーとして臨床心理士などの有資格者23名が登録し、相談事業に対応している。神奈川センターでは、特にカウンセリングに力を入れている。

### (2) 他機関との連携

神奈川センターは、犯罪被害者等からの様々な相談に応じ、必要な情報や支援を総合的に提供するため、神奈川県犯罪被害者等支援条例（平成21年4月施行）に基づき、神奈川県及び神奈川県警察と共同で「かながわ犯罪被害者サポートステーション」を運営している。また、弁護士会や法テラスと相互に連携を図り、相談者が犯罪被害者等支援弁護士制度の利用を希望する場合などには、これらの機関と協力して支援活動を行っている。

### (3) 刑事司法手続の各段階における被害者支援の実情

#### ア 捜査段階における支援

神奈川センターは、犯罪被害者等早期援助団体の指定を受けていることから、被害者等の同意の下、警察からの情報提供を受けて、捜査段階の早期から被害者等に対する支援を行うことができる。また、神奈川センターでは、相談に訪れた被害者等に対し、弁護士と被害者支援員がチームを組んで

対応するようにしているとのことであり、神奈川センター職員からは、「被害者が、法律的な対応を求めていることも多いため、弁護士と共に対応するというのはニーズに合っていると感じる。」との所感を得た。

捜査段階における支援の難しさについて、神奈川センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 被害者等は、被害後しばらくの間は、被害を受け止めきれずに呆然としており、被害者支援に関する手続の説明を受けても、一度で全てを理解することは難しい。被害者等が説明された内容を覚えていなかったとしても、説明したのにきちんと聞いていなかったと誤解したり、支援を必要としていないのだと安易に結論付けたりしてはいけない。捜査機関や司法関係者は、被害者等に被害者支援の案内書等を渡して事務的に説明を終わらせてしまうのではなく、被害者等の置かれた状況や心情を理解し、被害者等が必要とするタイミングで、その求める情報を伝え続けるよう努力し、被害者等が受け止められるようになるまで、繰り返し説明をする必要があると感じている。

(イ) 被害者等の中には、生活圏外で交通事件に巻き込まれる人もおり、被害者等が、自分の生活する地域に戻った後の支援を求めた場合、県条例・市条例の有無・内容によって、人ごとの対応が異なることもある。各県・自治体・各センターの緊密な連携が必要であると感じている。

## イ 刑事裁判手続における支援

神奈川センターでは、刑事裁判手続における付添い支援等を実施している。神奈川センター職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 交通犯罪に関する刑事裁判手続において、交通犯罪の扱いの軽さを感じることもある。他の罪名の場合には、判決の言渡し期日とは別の期日に意見陳述を行うことが多く、同じ期日内で行う場合であっても、判決の言渡し前に休廷が入るなど、被害者等への配慮がなされているのに対し、交通犯罪の場合には、他の罪名と比べて被害者等の心情に関する意見陳述のために与えられる時間が短く、休廷も挟まずにそのまま判決の言渡しが行われることも多い。被害者側としては、意見陳述の直後に、あらかじめ用意された判決文を読み上げられることで、意見陳述の内容は全く判決書に反映されなかったと感じてしまう。交通事件は件数が多く、裁判所も限られた時間で多くの事件を裁かなければならないというのは理解できるが、被害者等の心情を考えると、もっと審理に費やす時間を多くとるべきだと感じる。

(イ) 被害者等は、被害直後は、自分の身に起きたことが信じられず、呆然としており、刑事司法手

続に関する説明を受けても、すぐにその内容を理解して行動することができず、支援を求める時期が遅れることがある。交通犯罪の場合、他の犯罪と比べて裁判手続の進行が早いことが多く、当センターにおいて被害者等から支援依頼を受けた時点で、既に第一回公判や判決言渡しが終了しており、直接支援の機会を得られないケースもある。被害者等のこのような被害直後の状況に対する配慮は、現状ではまだ不十分であると感じている。

(ウ) 交通犯罪の場合、加害者が身柄拘束されていないことも多い。ところが、裁判所の敷地内では、被害者側と加害者側の動線が分けられていないため、被害者等は、裁判の前後に、加害者が家族に付き添われて裁判所を訪れる様子や、執行猶予付きの判決の言渡しを受けた後、再び家族と共に家に帰る様子を目の当たりにすることになる。被害者等は、加害者の運転により家族を亡くし、あるいは家族がバラバラになってしまっているのに、家族と共に日常生活を送る加害者側の姿を目にすることで、深く傷付く。このような裁判前後の動線について、もう少し配慮してもらえないだろうかと思う。

## ウ 刑事裁判手続終了後の支援

神奈川センターでは、刑事裁判手続終了後も、カウンセリングや、自助グループの活動支援等を行っている。心情伝達制度に関して、神奈川センターの職員から聴取した内容は、以下のとおりである。

(ア) 心情伝達制度については、「一人で刑事施設に行くのは勇気がいる。」という被害者側からの声を受けて、神奈川センターでも職員による付添い支援を検討しており、その際の職員の交通費等について、国の負担としてほしい旨の要望を出している。

(イ) 心情伝達制度について、被害者等の話を聞くと、加害者が被害者等に対して行う「謝罪」と、被害者等が本当に求めている「謝罪」との間に乖離があるように感じる。被害者等は、もうこれ以上、加害者とは関わりたくない、報復が怖い、忘れたいという心の葛藤を抱えつつも、心情伝達制度を利用することで、加害者から、これ以上は加害をしないという確約や、真摯な謝罪が得られるのではないかと考える。しかし、加害者の中には、被害者等への謝罪の態度を示すことによって、改善更生の意思があると認められ、矯正処遇等における評価が高まるなどの自分にとって有利な状況を作り出せると考える者がいるように感じる。

## 第6章 まとめ

本研究は、公的統計に基づく交通犯罪の動向及び交通犯罪による受刑者の特性等に関する特別調査の分析を行うとともに、刑事施設及び保護観察所における交通犯罪者に対する処遇等並びに民間団体による被害者等に対する支援の実情を紹介し、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策を検討するための基礎資料を提供することを目的としている。本章において、本研究から得られた知見をまとめ、若干の考察及び提言を行う。

### 1 処遇・支援のより一層の充実に向けて

第2章では、近年の法改正について概観した。

第3章では、各種統計調査の結果、交通事故の罪名ごとに、起訴率（略式命令請求を含む。）及び全部執行猶予判決の言渡しを受ける者の構成比について異なる傾向が見られたものの、いずれの罪名についても、実刑判決の言渡しを受ける者はごく僅かであることが明らかになった。また、交通犯罪による受刑者は、罪名ごとに、年齢層及び犯罪傾向について異なる傾向を有していることが明らかとなった。

第1章でも述べたとおり、本研究の目的は、交通犯罪者の再犯防止策及び被害者支援策を検討するための基礎資料を提供することである。そのため、第4章では、交通安全指導を実施するよう指定されている刑事施設に在所しており、罪名に危険運転致死傷、過失運転致死傷等又は道路交通法違反のいずれかを含む受刑者を対象とした特別調査の結果について見てきたところであるが、先に述べたとおり、交通事故について、実刑判決の言渡しを受ける者はごく僅かであるため、この特別調査の結果は、必ずしも交通犯罪者全体の傾向・特徴を示すものではないことに留意が必要である。さらに、この特別調査の分析対象者は、いずれも今回の受刑に係る罪名に交通犯罪を含むが、同分析対象者のうち、約半数が交通犯罪以外の犯罪も含めて受刑に至っていることなどを踏まえると、その量刑には、交通犯罪のみならず、交通犯罪以外の今回の受刑に係る罪種等の様々な事情が影響している可能性があることに留意が必要である。

その上で、交通犯罪者の再犯防止の観点から、今回の特別調査の結果について見ると、注目すべき点は、分析対象者全体における無免許運転経験の多さである。これまでにも、無免許運転に対する取締りや罰則の強化が図られてきたところではあるが、交通犯罪者の再犯防止のためには、無免許運転の撲滅に向けた更なる取組の実施が急務である。とりわけ、分析対象者のうち、65歳以上の高齢層では、今回の受刑に係る交通犯罪時、7割以上が運転免許を保有していなかったことから、高齢者の

無免許運転に重点を置いた対策が必要である。

また、分析対象者の中には、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験がある者も少なくないことから、飲酒運転及び薬物使用下での運転の撲滅に向けた効果的な対策を講じることも、今後の大きな課題である。

さらに、第5章で見たとおり、交通犯罪者に対する処遇・支援においては、一人一人の抱える問題や特性に応じて、再犯防止に向けた様々な取組が実施されているところ、今回の特別調査により明らかになった交通犯罪者の特徴に着目して各種取組を実施することは、処遇・支援のより一層の充実につながると思われる。

そこで、以下、特別調査で明らかになった交通犯罪による受刑者の特徴を整理し、再犯防止に向けた処遇・支援において特に着目すべき点について考察する。

## 2 交通犯罪による受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

### (1) 罪名別に見た分析対象者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

#### ア 危険運転群

危険運転群は、他の群と比べて、初入者が多く、30歳未満の若年層が多い傾向にあるものの、交通安全の意識は、道交法群と比べると全般的に低く、今回の受刑に係る交通犯罪の原因では、他の群と比べて、飲酒運転、速度超過、信号・一時停止標識の無視、減速・徐行の不履行、人や車への著しい接近、車の直前への進入等が多く、危険・悪質な運転により受刑に至る傾向が見られた。このように、自ら危険な行為に及ぼうとする者に対しては、運転中の自己の意識や態度を振り返ることにより、危険な運転につながりやすい心の動きがあることを認識させ、運転に対する心構えを見つめ直すことに主眼を置いて交通安全意識の改善に向けた教育をすることが重要であろう。そして、特別改善指導である交通安全指導及び被害者の視点を取り入れた教育を実施し、自己の犯罪行為に係る責任の重さについて理解を深めさせる必要がある。

また、危険運転群の中には、アルコールの問題を有する者も一定数見られたところ、今回の受刑に係る交通犯罪における飲酒運転の理由として、該当率が高かったのは、飲酒運転に対する認識の甘さや事故を起こさず運転できるという過信に係る項目であった。また、他の群と比べて、周囲の人も飲酒運転をしていたことを挙げる者が多かった。そこで、アルコールの問題を有する者に対しては、飲酒運転の危険性を認識させる教育をする必要がある。例えば、将来的には、シミュレーター等を使い、アルコールを体内に保有した状態における運転の危険性を体感させるなどして、その危険性を十分に自覚させるような指導を取り入れることも一案である。

## イ 過失運転群

過失運転群は、他の群と比べて、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験のある者が、3割弱と多い傾向が見られた。今回の受刑に係る交通犯罪の原因について、他の群と比べて、安全確認不十分、減速・徐行の不履行、信号・一時停止標識の見落とし、右・左折方法不適當等を挙げる者が多いことから、交通法規を遵守せずに漫然と運転している様子がかがえた。一方で、交通犯罪を起こさないために必要なこととして、他の群と比べて、事故が起きやすい状況について知ること及び自分の運転を過信しないことを挙げる者が多かったことから、これらの者に対しては、交通法規の趣旨、内容について丁寧に説明するとともに、自分の運転や運転状況の危険性について理解させることが必要である。

さらに、過失運転群では、他の群と比べて、業務のために勤務先の所有する車両等を運転中、今回の受刑に係る交通犯罪に至ったケースが多く、今後の運転に対する考えでは、「今後も運転するつもり」及び「必要があれば運転する可能性はある」と回答した者の合計が6割を超えていた。これらの者に対しては、今後の運転の要否に着目し、出所後の生活設計を含めた交通安全教育を行うことが必要である。その際には、後記(3)で述べるとおり、被害者等の心情等にも十分配慮しつつ、受刑者の主体性を引き出すことが重要である。

## ウ 道交法群

道交法群は、他の群と比べて、再入者が多く、65歳以上の高齢層が多い傾向にあった。無免許運転の経験者が約9割を占めており、今回の受刑に係る交通犯罪時に無免許であった者も約8割と多く、今回の受刑に係る交通犯罪と同じ違反による検挙経験を有している者も約9割であったことから、大多数の者が、無免許運転を繰り返していると推察された。また、運転免許停止又は免許取消の処分歴がある者が8割を超えており、懲役・禁錮（執行猶予を含む。）の処分歴がある者も7割を超えていることから、これらの者については、交通法規軽視の態度が著しく、規範意識が鈍麻していると考えられた。今回の受刑に係る交通犯罪の判決についても、他の群と比べて、自身の量刑を重いと感じる者が多く、自身の犯罪行為の重大性や責任を十分に認識できていない者が多かった。このように、規範意識が鈍麻し、自己の刑事責任の重大性を十分理解していない者に対しては、交通法規を遵守できない原因を考えさせ、自分の行動パターン、思考の癖を理解させるとともに、交通法規の趣旨、必要性についても理解させ、規範意識を向上させることが重要である。

また、道交法群の中には、他の群と比べて、飲酒運転による検挙歴がある者も多いところ、今回の受刑に係る交通犯罪時に飲酒運転をした理由を見ると、他の群と比べて、「警察には見つからないだ

ろう。」という短絡的かつ自己中心的な理由を挙げる者が多かった。そこで、飲酒運転が禁止されている理由、飲酒運転が引き起こす被害の重大性を認識させるとともに、自分だけは警察に検挙されないという誤った認識を是正させることが必要である。

## (2) 交通犯罪による高齢受刑者の特徴及び処遇・支援に当たり着目すべき点

65歳以上の高齢層について見ると、今回の受刑に係る交通犯罪時に、7割以上が運転免許を保有していないにもかかわらず、約7割が、今回の受刑に係る交通犯罪を起こすまでの間に、安全に運転を続けることへの不安をほとんどあるいは全く感じていなかったと回答していたほか、交通犯罪を起こさないために必要なことについての回答状況からは、自身の運転の危険性に対する認識の乏しさが目立っており、本人の認識と客観的な状況との間に齟齬が生じていることがうかがえた。また、高齢者は、一般的に身体機能の低下が認められるところ、65歳以上の高齢層の今回の受刑に係る交通犯罪の原因を見ると、安全確認不十分が30%を超えて最も該当率が高く、次いで、信号・一時停止標識の無視及び見落としの順に該当率が高いほか、原因が分からないとする者も10%を超えて少なくないことから、自己の身体機能の変化を自覚しないまま運転を行うことも、高齢者による交通犯罪の一因となっていることがうかがえた。

そこで、交通犯罪による高齢受刑者に対しては、技能測定等を行い、一般の運転者の測定結果と比較させることや、シミュレーターを使って自己の運転の危険性を体感させることにより、自己の運転の危険性について客観的に認識させるとともに、今後も運転を続けることのリスクを理解させることが有用である。

## (3) 社会復帰支援のための取組の一層の充実に向けて

施策調査（第5章第1節参照）で見たとおり、交通犯罪による受刑者の中には、帰住先はあるものの、積極的に出所後の生活について調整を行おうとせず、漫然と受刑期間を過ごす者も少なくない。また、高齢や障害などの事情から、福祉や医療の支援を受けることが望ましいと考えられる者であっても、福祉支援や社会復帰支援の担当職員に対し、自ら相談をしようと思わず、職員の働き掛けにより支援の申請に至ることもある。受刑者のこのような出所後の生活に対する関心の薄さの背後には、様々な事情があると考えられることから、受刑者の背景事情も把握しつつ、出所後の生活設計に関する支援を行う必要がある。

さらに、支援に当たっては、被害者等の心情に配慮し、可能な限り被害者等の生活圏から離れた地域を帰住先として選択すること、自動車等の運転を要しない就労先を探すこと、被害弁償に必要な金

銭の工面等を親族等に相談すること、就労後どのように被害弁償をするかについて具体的に考えることなどを含めて、できる限り具体的な生活設計を受刑者に思い描かせることが重要である。

### 3 今後の交通犯罪防止に向けた課題

#### (1) 交通犯罪者の再犯防止に向けて

##### ア 無免許運転の経験を有する者

前記1で述べたとおり、交通犯罪者の再犯防止のためには、無免許運転の撲滅に向けた更なる取組の実施が急務であり、とりわけ、高齢者の無免許運転に重点を置いた対策が必要である。そこで、無免許運転の経験を有する者について、特別調査で明らかになった特徴を整理し、再犯防止に向けた方策について考察する。

危険運転群、過失運転群及び道交法群のいずれについても、今回の受刑に係る交通犯罪において無免許運転をした者は、無免許運転をした理由について、「事故を起こさなければ問題はなかった」と回答した者が最も多く、次いで、「無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた」と回答した者も多かった。「事故を起こさなければ問題はなかった」と回答する者は、すなわち、交通事故を起こさない限りは処罰されないと認識していると思われ、無免許運転を軽視する態度がうかがえた。

そこで、これまでも、無免許運転に対する取締りや罰則の強化が図られてきたところではあるが、今後も、無免許運転に対する厳重な取締りを行うことにより、無免許運転に対する違法性の認識が広く社会全体に浸透することが期待される。

また、高齢者の無免許運転については、前記2(2)のとおり、自己の運転の危険性を理解させる処遇・支援を充実させることが有用であろう。

さらに、無免許運転に至った経緯や理由を自ら振り返らせ、無免許運転を繰り返さない環境を作り出すよう働き掛けることも有用であると考えられる。加えて、分析対象者の中には、無免許運転をした理由について、「同乗者に指示されたり頼まれたりした」という回答をした者も一定程度いたことから、無免許運転をするよう指示・依頼した者に対しても、引き続き厳重な取締りを行う必要がある。

##### イ 飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者

前記1で述べたとおり、交通犯罪者の再犯防止に向けて、飲酒運転及び薬物使用下での運転の撲滅に向けた効果的な対策を講じることは、今後の大きな課題である。そこで、飲酒運転及び薬物使用下

での運転の経験を有する者について、特別調査で明らかになった特徴を整理し、再犯防止に向けた方策について考察する。

特別調査の結果について、飲酒運転及び薬物使用下での運転経験の有無別に見ると、飲酒・薬物群は、他の群と比べて、交通違反及び危険な運転の経験が複数回ある者並びにあおり運転の経験がある者が多い。また、安全運転に関する意識が低く、交通事故や交通法規を軽視する傾向が高い一方、今後も運転すると考えている者が多く、規範意識の低下や、自己の交通犯罪を省みない態度がうかがえた。

そこで、交通犯罪による受刑者のうち、飲酒運転及び薬物使用下での運転のいずれについても経験のある者を、交通犯罪の再犯リスクが高い者として選び出し、再犯防止に向けた積極的な処遇・支援を行うことが望ましい。

具体的には、交通犯罪による受刑者のうち、飲酒運転による検挙歴及び薬物に関する検挙歴に着目し、個別の調査により、飲酒運転及び薬物使用下での運転のいずれについても経験のある者を判別し、これらの者に対して、交通犯罪以外の犯罪による受刑者と同様に、規範意識の涵養を図るための指導等を実施するとともに、アルコール及び薬物に対する依存傾向の改善を図るための指導等並びに交通安全意識を育てるための指導等をいずれも行うことで、再犯防止につなげることができると考える。

もっとも、刑期や保護観察の期間によっては、これらを実践するための十分な時間を取ることが難しい場合もあることから、出所後の継続的な支援についても、今後の課題として検討する必要がある。

## ウ あおり運転の経験を有する者

特別調査の結果を見ると、あおり運転のような危険な運転の経験を有する者も、飲酒運転及び薬物使用下での運転の経験を有する者と同様に、交通犯罪を繰り返すリスクが高いと推察される。すなわち、あおり運転の経験を有する者の特徴について見ると、あおり運転経験のない者と比べて、保護処分歴がある者、交通関係以外の罪種に暴力犯罪又は薬物犯罪のある者が多く、6回以上の交通違反による検挙歴がある者、物損・自損事故及び人身事故のいずれも経験がある者が多く、30km/h以上の速度違反、赤信号無視、無免許運転、飲酒運転、薬物使用運転等の経験が4回以上ある者が多かった。また、あおり運転経験のない者と比べて、全般に交通安全に関する意識が低く、交通事故及び交通法規を軽視する傾向や、運転技術への自己評価が高く、他者への顕示欲求が強いといった問題が大きいことから、再犯リスクが高い傾向にあるといえる。

そこで、交通犯罪による受刑者のうち、あおり運転の経験のある者についても、交通犯罪の再犯リスクが高い者として、再犯防止に向けた積極的な処遇・支援を行うことが望ましい。

あおり運転の経験がある者の判別に際しては、第2章で見たとおり、あおり運転行為が妨害運転として道路交通法により規制されているほか、一定の行為については危険運転致死傷罪の新たな類型として追加されていることから、これらによる検挙歴のある者を中心に、個別の調査によることが考えられる。

もっとも、「第6回犯罪被害実態（暗数）調査—安全・安心な社会づくりのための基礎調査—」（法務総合研究所、2025）では、あおり運転の被害を受けたとする者のうち、捜査機関に被害を届け出た者はわずか2.2%であり、捜査機関により認知されないあおり運転行為も少なくないことがうかがえる。そのため、あおり運転行為による検挙歴を有しない者の中にも、あおり運転の経験を有する者が相当程度いると考えられるところ、あおり運転の経験を有する者の中には、それを秘匿する者も一定程度いると考えられるほか、あおり運転行為をしているという自覚のない者もいると推察されることから、あおり運転の経験を有する者を全て選び出すことは難しく、この点については、今後の課題であろう。

また、あおり運転自体の積極的な摘発等により、社会全体でこれを許さない姿勢を示すことも必要であろう。

## （2）交通犯罪被害者等への対応の更なる充実に向けて

### ア 被害者等への対応状況の改善に向けて

特別調査の結果について、入所度数及び今回の受刑に係る交通以外の犯罪の有無別に見ると、損害賠償金の支払状況については、群による大きな差はなく、全額賠償した者の該当率は4割から5割であったが、加害者が再入・他罪群である場合は、他の群と比べて、自身の保険の加入状況を把握していない者が多く、今後、損害賠償金を全額賠償できる見込みのある者は、4割を下回っていた。また、判決までに被害者等に直接会って謝罪をした者の該当率は、いずれの群も3割を下回り、特に、再入・他罪群は、他の群と比べてその傾向が顕著であり、その理由としては、身柄拘束や弁護士が対応していたことを挙げた者が多いなど、被害者等への対応や配慮が不十分な様子が目立つ。そのため、再入者で今回の受刑に係る犯罪に交通関係以外の犯罪がある者に対しては、被害者等の心情等を理解させるための教育を重点的に行う必要がある。

施策調査の結果からは、刑事施設職員からの聞き取りにおいて、受刑者の中には、被害者等と接触をしなかったり謝罪等を先延ばしにしたりして被害者等との関係性を悪化させているケースがあるほ

か、被害者等の連絡先を知らず、あるいは知ろうとしない者等もいることが明らかになった（第5章第1節4項参照）。そこで、被害者等への対応や配慮が不十分な者に対しては、特別改善指導の一つである被害者の視点を取り入れた教育や一般改善指導の一つである対話を通じて、被害者等の心情等のみならず、具体的な被害者等への対応の在り方についても教示し、それを実践させるための指導を積極的に行っていくことで、被害者等への対応や配慮を行うよう働き掛けることも重要である。

また、統計調査の結果では、自動車保険（対人賠償責任保険）における死亡保険金の平均額は増加傾向にあったものの、特別調査における被害弁償についての質問項目では、全額の支払ができておらず、その見込みもないという者が一定程度いたことから、今後も、被害者等に対する補償の制度を充実させていくことが望まれる。

さらに、被害者等への支援を行う民間団体の職員からの聞き取り調査では、裁判手続の中で被害者等への配慮が必ずしも十分になされていない状況が見受けられたことから、刑事司法手続の各段階において、被害者等に関わる様々な立場の者が、いずれも被害者等の心情について一層配慮するよう心掛けることが重要である。

#### イ 刑事施設及び保護観察所における取組の充実に向けて

刑事施設においては、令和5年12月から被害者等の心情等に配慮した矯正処遇及び社会復帰支援並びに被害者等の心情等の聴取・伝達制度が開始されたところであり（第5章第1節4項（1）参照）、今後、矯正処遇の効果検証等を行うとともに、被害者等の意向を丁寧に汲み取り、処遇に反映することができるよう、一層の制度の運用の充実を図ることが期待される。

同制度については、刑事施設職員の聞き取り調査及び民間の被害者支援団体の職員からの聞き取り調査のいずれにおいても、加害者の被害者等に対する対応と、被害者等が求めている対応との間に乖離がある様子がうかがえた。このような認識のずれについては、直ちにこれを修正することは難しいが、特別改善指導の一つである被害者の視点を取り入れた教育や、一般改善指導の一つである対話の運用を充実させていき、加害者が被害者等の心情に対する理解を深めることが望まれる。

また、保護観察所においても、犯罪被害者等施策として、心情等聴取・伝達制度が実施されており（第5章第2節2項参照）、同制度についても今後の充実が期待される。

#### （3）新たに登場する交通システムへの対応に向けて

近年、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車が登場し、16歳未満の運転の禁止、ヘルメット着用の努力義務等の交通ルールや罰則が整備された。令和6年における特定小型原動機付自転車

の取締件数は4万件を超えており、今後も注視する必要がある（第3章第2節4項参照）。

また、自動車等の自動運転技術についても、社会における実用化に向けた取組が進められているところであり、その動向を見守る必要がある。

## 引用・参考文献

- 中央交通安全対策会議 (1971). 第1次交通安全基本計画 内閣府 Retrieved November 16, 2025, from <https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku1/index.html>
- 中央交通安全対策会議 (2021). 第11次交通安全基本計画 内閣府 Retrieved November 21, 2025, from <https://www8.cao.go.jp/koutu//kihon/keikaku11/index.html>
- 犯罪被害者等施策推進会議 (2021). 第4次犯罪被害者等基本計画 警察庁 Retrieved December 8, 2025, from [https://www.npa.go.jp/hanzaihigai/kihon\\_keikaku/4th\\_bp.pdf](https://www.npa.go.jp/hanzaihigai/kihon_keikaku/4th_bp.pdf)
- 犯罪対策閣僚会議 (2017). 第一次再犯防止推進計画 法務省 Retrieved November 21, 2025, from [https://www.moj.go.jp/hisho/saihanboushi/hisho04\\_00036.html](https://www.moj.go.jp/hisho/saihanboushi/hisho04_00036.html)
- 犯罪対策閣僚会議 (2023). 第二次再犯防止推進計画 法務省 Retrieved November 21, 2025, from [https://www.moj.go.jp/hisho/saihanboushi/hisho04\\_00036.html](https://www.moj.go.jp/hisho/saihanboushi/hisho04_00036.html)
- 法務総合研究所 (1960). 昭和35年版 犯罪白書——我が国における犯罪とその対策——
- 法務総合研究所 (1968). 昭和43年版 犯罪白書——犯罪と犯罪者の処遇その現況と100年間の推移——
- 法務総合研究所 (2019). 令和元年版 犯罪白書——平成の刑事政策—— 昭和情報プロセス
- 法務総合研究所 (2025). 令和7年版 犯罪白書——犯罪被害の実態（犯罪被害の暗数と精神障害を有する者等の性犯罪被害）—— 昭和情報プロセス
- 法務総合研究所 (2025). 第6回犯罪被害実態（暗数）調査——安全・安心な社会づくりのための基礎調査—— 研究部報告67 日本印刷
- 法務省 (2025). 令和6年矯正統計年報 Retrieved September 22, 2025, from <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00250005&tstat=000001012930&cycle=7&year=20240&month=0>
- 警察庁 (2024). 令和6年版 警察白書 日経印刷
- 警察政策学会交通政策研究部会 (2021). 道路交通法施行60年——その軌跡を辿る—— 警察政策学会 資料第118号
- 川喜多 二郎 (1967). 発想法——創造性開発のために 中央公論社
- 川本 哲郎 (2025). 交通犯罪対策の課題 同志社法學 77, 839-867. <https://doi.org/10.14988/0002001340>
- 国土交通省 (2024). 政府保障事業 自賠責保険・共済ポータルサイト Retrieved December 19, 2025, from [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/public\\_payment/index.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/public_payment/index.html)

国土交通省 (2024). 自賠償保険・共済ってどんなもの? 自賠償保険・共済ポータルサイト  
Retrieved November 19, 2025, from <https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/overview/index.html>

国土交通省 (2025). 令和7年版 国土交通白書 サンワ

交通事故紛争処理センター (2025). 事業の概要 公益社団法人 交通事故紛争処理センター  
Retrieved November 19, 2025, from <https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2025/08/jigyounogaiyou2025.pdf>

内閣府 (2002). 平成14年版 交通安全白書 財務省印刷局

内閣府 (2020). 道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書 内閣府政策統括官 (共生社会政策担当) Retrieved February 26, 2024, from <https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/r01/index.html>

内閣府 (2021). 令和2年度 高齢者の交通安全対策に関する調査報告書 内閣府政策統括官 (政策調整担当) Retrieved May 7, 2024, from <https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/r02/kourei/index.html>

内閣府 (2022). 令和4年版 交通安全白書 勝美印刷

内閣府 (2025). 令和7年版 交通安全白書 勝美印刷

太田 達也 (2024). 犯罪被害者への賠償をどう実現するか——刑事司法と損害回復 慶応義塾出版会  
進藤 眸・青木 武門・遊間 義一・安田 潔・永代 光一・加藤 祐子 (1993). 交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究 (第1報告) 法務総合研究所研究部紀要 刑事政策研究36, 69-100.

進藤 眸・青木 武門・安田 潔・吉田 智子・加藤 祐子・遊間 義一・永代 光一 (1994). 交通犯罪受刑者の実態と意識に関する研究 (第2報告) 法務総合研究所研究部紀要 刑事政策研究37, 1-28.

損害保険料率算出機構 (2025). 2024年度 (2023年度統計) 自動車保険の概況 Retrieved November 26, 2025, from [https://www.giroj.or.jp/publication/outline\\_j/j\\_2024.pdf#view=fitV](https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2024.pdf#view=fitV)

宅見 遼 (2020). 自動車運転処罰法の改正——あおり運転に対する処罰規定の整備—— 立法と調査 426, 18-32.

「交通犯罪に関する研究」単純集計表

あなたの生活や運転状況について、おたずねします。

Q1 今回の事件・事故当時の年齢を記入してください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	824 (100.0)	121 (100.0)	285 (100.0)	418 (100.0)
20歳未満	22 (2.7)	8 (6.6)	9 (3.2)	5 (1.2)
20～29歳	259 (31.4)	52 (43.0)	103 (36.1)	104 (24.9)
30～39歳	133 (16.1)	19 (15.7)	39 (13.7)	75 (17.9)
40～49歳	172 (20.9)	18 (14.9)	58 (20.4)	96 (23.0)
50～59歳	122 (14.8)	14 (11.6)	44 (15.4)	64 (15.3)
60～64歳	49 (5.9)	4 (3.3)	14 (4.9)	31 (7.4)
65歳以上	67 (8.1)	6 (5.0)	18 (6.3)	43 (10.3)

Q2 今回の事件・事故を起こした当時、あなたが住んでいた場所について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	827 (100.0)	122 (100.0)	286 (100.0)	419 (100.0)
政令指定都市（「●●市△△区」など住所地の「市」のあとに「区」がある方）	219 (26.5)	34 (27.9)	77 (26.9)	108 (25.8)
政令指定都市ではない県庁所在地	107 (12.9)	17 (13.9)	34 (11.9)	56 (13.4)
東京都23区内	33 (4.0)	4 (3.3)	14 (4.9)	15 (3.6)
東京都下（23区以外）	11 (1.3)	1 (0.8)	5 (1.7)	5 (1.2)
それ以外の市	369 (44.6)	53 (43.4)	134 (46.9)	182 (43.4)
それ以外の町または村	60 (7.3)	8 (6.6)	16 (5.6)	36 (8.6)
その他	28 (3.4)	5 (4.1)	6 (2.1)	17 (4.1)

Q3 今回の事件・事故を起こした当時、あなたが住んでいた場所は、公共交通機関（鉄道・バスなど）を利用しやすい環境でしたか。あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	824 (100.0)	122 (100.0)	285 (100.0)	417 (100.0)
利用しやすかった	379 (46.0)	55 (45.1)	146 (51.2)	178 (42.7)
駅・バス停までが遠く、不便だった	211 (25.6)	33 (27.0)	66 (23.2)	112 (26.9)
鉄道・バスの運行本数が少なく、不便だった	123 (14.9)	22 (18.0)	37 (13.0)	64 (15.3)
目的地までの乗り換えが不便だった	70 (8.5)	6 (4.9)	24 (8.4)	40 (9.6)
その他	41 (5.0)	6 (4.9)	12 (4.2)	23 (5.5)

Q4 今回の事件・事故を起こした当時のあなたの自動車などの運転頻度について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	828 (100.0)	121 (100.0)	287 (100.0)	420 (100.0)
ほぼ毎日	459 (55.4)	99 (81.8)	194 (67.6)	166 (39.5)
週に3、4回程度	76 (9.2)	9 (7.4)	21 (7.3)	46 (11.0)
週に1、2回程度	65 (7.9)	5 (4.1)	24 (8.4)	36 (8.6)
月に2、3回程度	38 (4.6)	2 (1.7)	9 (3.1)	27 (6.4)
月に1回程度	29 (3.5)	1 (0.8)	7 (2.4)	21 (5.0)
半年に数回程度	25 (3.0)	2 (1.7)	5 (1.7)	18 (4.3)
ほとんど運転することはない	136 (16.4)	3 (2.5)	27 (9.4)	106 (25.2)

Q5 今回の事件・事故当時のあなたが、自動車などを運転するときの主な目的について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	805 (100.0)	118 (100.0)	280 (100.0)	407 (100.0)
業務	256 (31.8)	27 (22.9)	99 (35.4)	130 (31.9)
通勤・通学	189 (23.5)	51 (43.2)	66 (23.6)	72 (17.7)
買い物	131 (16.3)	11 (9.3)	43 (15.4)	77 (18.9)
家族などの送迎	22 (2.7)	1 (0.8)	9 (3.2)	12 (2.9)
ドライブ・レジャー	82 (10.2)	16 (13.6)	25 (8.9)	41 (10.1)
その他	125 (15.5)	12 (10.2)	38 (13.6)	75 (18.4)

Q6 今回の事件・事故を起こした当時、同居していた人はいましたか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	825 (100.0)	121 (100.0)	287 (100.0)	417 (100.0)
いない（一人暮らし）	274 (33.2)	36 (29.8)	99 (34.5)	139 (33.3)
配偶者（内縁関係や事実婚を含む）	212 (25.7)	27 (22.3)	74 (25.8)	111 (26.6)
親	199 (24.1)	36 (29.8)	73 (25.4)	90 (21.6)
子	136 (16.5)	21 (17.4)	46 (16.0)	69 (16.5)
それ以外の親族（兄弟姉妹、祖父母、孫など）	85 (10.3)	13 (10.7)	37 (12.9)	35 (8.4)
交際相手・友人・ルームメイト	120 (14.5)	23 (19.0)	41 (14.3)	56 (13.4)
その他	16 (1.9)	2 (1.7)	4 (1.4)	10 (2.4)

Q7 今回の事件・事故を起こした当時、頻りに連絡をとったり話をしたりする相手がい了吗か。  
あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	121 (100.0)	286 (100.0)	422 (100.0)
家族・親族	485 (58.5)	81 (66.9)	165 (57.7)	239 (56.6)
交際相手	290 (35.0)	53 (43.8)	99 (34.6)	138 (32.7)
友人・知人	602 (72.6)	97 (80.2)	210 (73.4)	295 (69.9)
近所の人	39 (4.7)	10 (8.3)	7 (2.4)	22 (5.2)
学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）	276 (33.3)	53 (43.8)	104 (36.4)	119 (28.2)
行政機関（自治体など）の人	16 (1.9)	2 (1.7)	5 (1.7)	9 (2.1)
病院の人（医師など）	31 (3.7)	4 (3.3)	10 (3.5)	17 (4.0)
その他	29 (3.5)	5 (4.1)	9 (3.1)	15 (3.6)
頻りに連絡をとったり話をしたりする相手はいなかった	45 (5.4)	3 (2.5)	15 (5.2)	27 (6.4)

Q8 (1) 今回の事件・事故を起こした当時のあなたの健康状態について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	832 (100.0)	122 (100.0)	287 (100.0)	423 (100.0)
まったく健康に不安はなかった	550 (66.1)	76 (62.3)	192 (66.9)	282 (66.7)
病院に行ったり薬を飲んだりはしていないが、心身に不調を感じていた	78 (9.4)	15 (12.3)	29 (10.1)	34 (8.0)
心身に不調があり、通院や投薬を受けていた	204 (24.5)	31 (25.4)	66 (23.0)	107 (25.3)

Q8 (2) Q8 (1) の質問で、「心身に不調があり、通院や投薬を受けていた」に○をつけた方にうかがいます。  
通院や投薬を受けていた病気について、以下のあてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	202 (100.0)	31 (100.0)	64 (100.0)	107 (100.0)
糖尿病	31 (15.3)	10 (32.3)	5 (7.8)	16 (15.0)
脳卒中（脳梗塞、脳出血など）	10 (5.0)	2 (6.5)	2 (3.1)	6 (5.6)
心臓疾患、不整脈	18 (8.9)	3 (9.7)	4 (6.3)	11 (10.3)
てんかん	11 (5.4)	4 (12.9)	3 (4.7)	4 (3.7)
睡眠障害（不眠、睡眠時無呼吸症候群）	68 (33.7)	6 (19.4)	28 (43.8)	34 (31.8)
認知症	2 (1.0)	-	1 (1.6)	1 (0.9)
統合失調症	8 (4.0)	1 (3.2)	4 (6.3)	3 (2.8)
双極性障害（躁うつ病）	31 (15.3)	2 (6.5)	13 (20.3)	16 (15.0)
アルコール依存症	24 (11.9)	1 (3.2)	5 (7.8)	18 (16.8)
薬物依存症	22 (10.9)	3 (9.7)	10 (15.6)	9 (8.4)
その他	85 (42.1)	13 (41.9)	28 (43.8)	44 (41.1)

Q9 あなたは、今回の事件・事故を起こすまでに、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことはありましたか。  
あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	833 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	423 (100.0)
よくあった	48 (5.8)	2 (1.6)	6 (2.1)	40 (9.5)
ときどきあった	156 (18.7)	20 (16.4)	66 (22.9)	70 (16.5)
ほとんどなかった	335 (40.2)	55 (45.1)	108 (37.5)	172 (40.7)
まったくなかった	294 (35.3)	45 (36.9)	108 (37.5)	141 (33.3)

Q10 Q9 の質問で、で「よくあった」または「ときどきあった」に○をつけた方におたずねします。  
安全に運転を続けることに不安を感じた理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	200 (100.0)	22 (100.0)	71 (100.0)	107 (100.0)
運転に慣れていないから	28 (14.0)	2 (9.1)	7 (9.9)	19 (17.8)
身体的な不調を感じていたから	50 (25.0)	6 (27.3)	22 (31.0)	22 (20.6)
標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから	57 (28.5)	6 (27.3)	28 (39.4)	23 (21.5)
運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから	9 (4.5)	2 (9.1)	2 (2.8)	5 (4.7)
自動車などの整備や購入にかかる費用が負担になってきたから	22 (11.0)	3 (13.6)	5 (7.0)	14 (13.1)
その他	81 (40.5)	13 (59.1)	23 (32.4)	45 (42.1)

Q11 あなたは、今回の事件・事故を起こすまでに、だれかから運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	819 (100.0)	119 (100.0)	284 (100.0)	416 (100.0)
家族・親族	291 (35.5)	32 (26.9)	94 (33.1)	165 (39.7)
交際相手	101 (12.3)	17 (14.3)	31 (10.9)	53 (12.7)
友人・知人	178 (21.7)	21 (17.6)	49 (17.3)	108 (26.0)
近所の人	9 (1.1)	1 (0.8)	2 (0.7)	6 (1.4)
学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）	66 (8.1)	7 (5.9)	19 (6.7)	40 (9.6)
行政機関（自治体など）の人	11 (1.3)	-	2 (0.7)	9 (2.2)
病院の人（医師など）	5 (0.6)	1 (0.8)	2 (0.7)	2 (0.5)
その他	32 (3.9)	3 (2.5)	8 (2.8)	21 (5.0)
運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない	394 (48.1)	65 (54.6)	154 (54.2)	175 (42.1)

あなたの交通安全意識などについて、おたずねします。

Q12 交通安全に関する意識について、今回の事件・事故を起こした当時のあなたの考えに最も近い番号にそれぞれ一つ○をつけてください。

(1) 交通ルールをいつも意識して行動している

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	820 (100.0)	121 (100.0)	280 (100.0)	419 (100.0)
とてもあてはまる	257 (31.3)	36 (29.8)	70 (25.0)	151 (36.0)
ややあてはまる	333 (40.6)	51 (42.1)	126 (45.0)	156 (37.2)
あまりあてはまらない	171 (20.9)	24 (19.8)	69 (24.6)	78 (18.6)
全くあてはまらない	31 (3.8)	6 (5.0)	9 (3.2)	16 (3.8)
分からない	28 (3.4)	4 (3.3)	6 (2.1)	18 (4.3)

(2) 周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	121 (100.0)	286 (100.0)	422 (100.0)
とてもあてはまる	359 (43.3)	48 (39.7)	101 (35.3)	210 (49.8)
ややあてはまる	334 (40.3)	46 (38.0)	135 (47.2)	153 (36.3)
あまりあてはまらない	96 (11.6)	17 (14.0)	35 (12.2)	44 (10.4)
全くあてはまらない	30 (3.6)	9 (7.4)	14 (4.9)	7 (1.7)
分からない	10 (1.2)	1 (0.8)	1 (0.3)	8 (1.9)

(3) 子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	122 (100.0)	286 (100.0)	421 (100.0)
とてもあてはまる	560 (67.6)	74 (60.7)	159 (55.6)	327 (77.7)
ややあてはまる	208 (25.1)	35 (28.7)	102 (35.7)	71 (16.9)
あまりあてはまらない	41 (4.9)	9 (7.4)	20 (7.0)	12 (2.9)
全くあてはまらない	11 (1.3)	2 (1.6)	4 (1.4)	5 (1.2)
分からない	9 (1.1)	2 (1.6)	1 (0.3)	6 (1.4)

(4) 自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	286 (100.0)	423 (100.0)
とてもあてはまる	576 (69.3)	79 (64.8)	187 (65.4)	310 (73.3)
ややあてはまる	98 (11.8)	13 (10.7)	40 (14.0)	45 (10.6)
あまりあてはまらない	97 (11.7)	21 (17.2)	30 (10.5)	46 (10.9)
全くあてはまらない	47 (5.7)	7 (5.7)	25 (8.7)	15 (3.5)
分からない	13 (1.6)	2 (1.6)	4 (1.4)	7 (1.7)

(5) 体調不良時は運転を控えるよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	826 (100.0)	122 (100.0)	284 (100.0)	420 (100.0)
とてもあてはまる	197 (23.8)	24 (19.7)	54 (19.0)	119 (28.3)
ややあてはまる	223 (27.0)	24 (19.7)	79 (27.8)	120 (28.6)
あまりあてはまらない	269 (32.6)	49 (40.2)	100 (35.2)	120 (28.6)
全くあてはまらない	104 (12.6)	21 (17.2)	41 (14.4)	42 (10.0)
分からない	33 (4.0)	4 (3.3)	10 (3.5)	19 (4.5)

(6) 飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	826 (100.0)	121 (100.0)	284 (100.0)	421 (100.0)
とてもあてはまる	446 (54.0)	56 (46.3)	159 (56.0)	231 (54.9)
ややあてはまる	135 (16.3)	18 (14.9)	47 (16.5)	70 (16.6)
あまりあてはまらない	149 (18.0)	27 (22.3)	50 (17.6)	72 (17.1)
全くあてはまらない	78 (9.4)	17 (14.0)	22 (7.7)	39 (9.3)
分からない	18 (2.2)	3 (2.5)	6 (2.1)	9 (2.1)

## (7) スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	122 (100.0)	284 (100.0)	423 (100.0)
とてもあてはまる	337 (40.7)	46 (37.7)	103 (36.3)	188 (44.4)
ややあてはまる	237 (28.6)	34 (27.9)	82 (28.9)	121 (28.6)
あまりあてはまらない	170 (20.5)	28 (23.0)	69 (24.3)	73 (17.3)
全くあてはまらない	75 (9.0)	14 (11.5)	27 (9.5)	34 (8.0)
分からない	10 (1.2)	-	3 (1.1)	7 (1.7)

## (8) 住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	122 (100.0)	285 (100.0)	422 (100.0)
とてもあてはまる	445 (53.7)	56 (45.9)	130 (45.6)	259 (61.4)
ややあてはまる	286 (34.5)	45 (36.9)	125 (43.9)	116 (27.5)
あまりあてはまらない	73 (8.8)	15 (12.3)	24 (8.4)	34 (8.1)
全くあてはまらない	11 (1.3)	5 (4.1)	3 (1.1)	3 (0.7)
分からない	14 (1.7)	1 (0.8)	3 (1.1)	10 (2.4)

## (9) 横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意するよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	833 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	423 (100.0)
とてもあてはまる	514 (61.7)	67 (54.9)	149 (51.7)	298 (70.4)
ややあてはまる	253 (30.4)	41 (33.6)	108 (37.5)	104 (24.6)
あまりあてはまらない	53 (6.4)	13 (10.7)	23 (8.0)	17 (4.0)
全くあてはまらない	6 (0.7)	1 (0.8)	4 (1.4)	1 (0.2)
分からない	7 (0.8)	-	4 (1.4)	3 (0.7)

## (10) 交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて通るよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	832 (100.0)	121 (100.0)	288 (100.0)	423 (100.0)
とてもあてはまる	336 (40.4)	43 (35.5)	76 (26.4)	217 (51.3)
ややあてはまる	306 (36.8)	45 (37.2)	127 (44.1)	134 (31.7)
あまりあてはまらない	161 (19.4)	29 (24.0)	72 (25.0)	60 (14.2)
全くあてはまらない	19 (2.3)	4 (3.3)	8 (2.8)	7 (1.7)
分からない	10 (1.2)	-	5 (1.7)	5 (1.2)

## (11) 無理な追越しをしないよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	287 (100.0)	422 (100.0)
とてもあてはまる	415 (49.9)	58 (47.5)	122 (42.5)	235 (55.7)
ややあてはまる	262 (31.5)	31 (25.4)	96 (33.4)	135 (32.0)
あまりあてはまらない	110 (13.2)	24 (19.7)	52 (18.1)	34 (8.1)
全くあてはまらない	36 (4.3)	8 (6.6)	14 (4.9)	14 (3.3)
分からない	8 (1.0)	1 (0.8)	3 (1.0)	4 (0.9)

## (12) 無理な割り込みをしないよう心掛けている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	287 (100.0)	422 (100.0)
とてもあてはまる	471 (56.7)	63 (51.6)	142 (49.5)	266 (63.0)
ややあてはまる	236 (28.4)	29 (23.8)	94 (32.8)	113 (26.8)
あまりあてはまらない	89 (10.7)	24 (19.7)	36 (12.5)	29 (6.9)
全くあてはまらない	24 (2.9)	3 (2.5)	12 (4.2)	9 (2.1)
分からない	11 (1.3)	3 (2.5)	3 (1.0)	5 (1.2)

## (13) 自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	830 (100.0)	122 (100.0)	287 (100.0)	421 (100.0)
とてもあてはまる	229 (27.6)	26 (21.3)	63 (22.0)	140 (33.3)
ややあてはまる	194 (23.4)	21 (17.2)	73 (25.4)	100 (23.8)
あまりあてはまらない	244 (29.4)	43 (35.2)	87 (30.3)	114 (27.1)
全くあてはまらない	91 (11.0)	16 (13.1)	40 (13.9)	35 (8.3)
分からない	72 (8.7)	16 (13.1)	24 (8.4)	32 (7.6)

Q13 あなたの交通事故や交通法規、運転技術などに関する意識について、今回の事件・事故を起こした当時のあなたの考えに最も近い番号にそれぞれ一つ○をつけてください。

## (1) どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれることはある

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	421 (100.0)
まったくそう思わない	33 (4.0)	3 (2.5)	16 (5.6)	14 (3.3)
あまりそう思わない	49 (5.9)	8 (6.6)	10 (3.5)	31 (7.4)
まあそう思う	245 (29.5)	39 (32.0)	96 (33.3)	110 (26.1)
そう思う	504 (60.6)	72 (59.0)	166 (57.6)	266 (63.2)

(2) 交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけではない

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	421 (100.0)
まったくそう思わない	143 (17.2)	20 (16.4)	36 (12.5)	87 (20.7)
あまりそう思わない	203 (24.4)	25 (20.5)	79 (27.4)	99 (23.5)
まあそう思う	342 (41.2)	55 (45.1)	115 (39.9)	172 (40.9)
そう思う	143 (17.2)	22 (18.0)	58 (20.1)	63 (15.0)

(3) 交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	826 (100.0)	122 (100.0)	287 (100.0)	417 (100.0)
まったくそう思わない	96 (11.6)	13 (10.7)	29 (10.1)	54 (12.9)
あまりそう思わない	312 (37.8)	55 (45.1)	118 (41.1)	139 (33.3)
まあそう思う	308 (37.3)	41 (33.6)	108 (37.6)	159 (38.1)
そう思う	110 (13.3)	13 (10.7)	32 (11.1)	65 (15.6)

(4) 交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	420 (100.0)
まったくそう思わない	257 (30.9)	34 (27.9)	88 (30.4)	135 (32.1)
あまりそう思わない	292 (35.1)	41 (33.6)	103 (35.6)	148 (35.2)
まあそう思う	201 (24.2)	35 (28.7)	67 (23.2)	99 (23.6)
そう思う	81 (9.7)	12 (9.8)	31 (10.7)	38 (9.0)

(5) いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	830 (100.0)	121 (100.0)	288 (100.0)	421 (100.0)
まったくそう思わない	117 (14.1)	16 (13.2)	35 (12.2)	66 (15.7)
あまりそう思わない	269 (32.4)	30 (24.8)	88 (30.6)	151 (35.9)
まあそう思う	248 (29.9)	38 (31.4)	97 (33.7)	113 (26.8)
そう思う	196 (23.6)	37 (30.6)	68 (23.6)	91 (21.6)

(6) 自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	420 (100.0)
まったくそう思わない	118 (14.2)	17 (13.9)	44 (15.2)	57 (13.6)
あまりそう思わない	326 (39.2)	48 (39.3)	119 (41.2)	159 (37.9)
まあそう思う	270 (32.5)	41 (33.6)	91 (31.5)	138 (32.9)
そう思う	117 (14.1)	16 (13.1)	35 (12.1)	66 (15.7)

(7) 同乗者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを見せたい気持ちがある

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	833 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	422 (100.0)
まったくそう思わない	429 (51.5)	58 (47.5)	141 (48.8)	230 (54.5)
あまりそう思わない	298 (35.8)	45 (36.9)	106 (36.7)	147 (34.8)
まあそう思う	72 (8.6)	14 (11.5)	30 (10.4)	28 (6.6)
そう思う	34 (4.1)	5 (4.1)	12 (4.2)	17 (4.0)

(8) 運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラしたり、カーッとしたりすることがある

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	832 (100.0)	122 (100.0)	289 (100.0)	421 (100.0)
まったくそう思わない	185 (22.2)	28 (23.0)	60 (20.8)	97 (23.0)
あまりそう思わない	290 (34.9)	33 (27.0)	98 (33.9)	159 (37.8)
まあそう思う	257 (30.9)	44 (36.1)	100 (34.6)	113 (26.8)
そう思う	100 (12.0)	17 (13.9)	31 (10.7)	52 (12.4)

Q14 今回の事件・事故を起こした当時、65歳以上だった方におたずねします。自分自身で自動車を運転するかどうかについての考えをお聞かせください。

それぞれについて、最も当てはまると思うものを一つだけ選んでください。(65歳未満の方はQ15へ進んでください。)

(1) 疲れているときは、運転しないようにしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	60 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	38 (100.0)
そのような方針でない	10 (16.7)	-	2 (12.5)	8 (21.1)
どちらかといえばそのような方針でない	9 (15.0)	3 (50.0)	3 (18.8)	3 (7.9)
どちらかといえばそのような方針である	24 (40.0)	1 (16.7)	8 (50.0)	15 (39.5)
そのような方針である	17 (28.3)	2 (33.3)	3 (18.8)	12 (31.6)

(2) 雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	61 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	39 (100.0)
そのような方針でない	8 (13.1)	-	3 (18.8)	5 (12.8)
どちらかといえばそのような方針でない	11 (18.0)	3 (50.0)	3 (18.8)	5 (12.8)
どちらかといえばそのような方針である	18 (29.5)	2 (33.3)	6 (37.5)	10 (25.6)
そのような方針である	24 (39.3)	1 (16.7)	4 (25.0)	19 (48.7)

(3) 夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	60 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	38 (100.0)
そのような方針でない	10 (16.7)	1 (16.7)	3 (18.8)	6 (15.8)
どちらかといえばそのような方針でない	11 (18.3)	3 (50.0)	3 (18.8)	5 (13.2)
どちらかといえばそのような方針である	22 (36.7)	-	7 (43.8)	15 (39.5)
そのような方針である	17 (28.3)	2 (33.3)	3 (18.8)	12 (31.6)

(4) 代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	63 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	41 (100.0)
そのような方針でない	14 (22.2)	1 (16.7)	4 (25.0)	9 (22.0)
どちらかといえばそのような方針でない	11 (17.5)	3 (50.0)	6 (37.5)	2 (4.9)
どちらかといえばそのような方針である	10 (15.9)	1 (16.7)	1 (6.3)	8 (19.5)
そのような方針である	28 (44.4)	1 (16.7)	5 (31.3)	22 (53.7)

(5) 運転頻度を減らそうとしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	60 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	38 (100.0)
そのような方針でない	15 (25.0)	2 (33.3)	6 (37.5)	7 (18.4)
どちらかといえばそのような方針でない	7 (11.7)	1 (16.7)	4 (25.0)	2 (5.3)
どちらかといえばそのような方針である	16 (26.7)	2 (33.3)	4 (25.0)	10 (26.3)
そのような方針である	22 (36.7)	1 (16.7)	2 (12.5)	19 (50.0)

(6) 高速道路は走行しないようにしている

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	61 (100.0)	6 (100.0)	16 (100.0)	39 (100.0)
そのような方針でない	19 (31.1)	1 (16.7)	7 (43.8)	11 (28.2)
どちらかといえばそのような方針でない	3 (4.9)	2 (33.3)	-	1 (2.6)
どちらかといえばそのような方針である	18 (29.5)	1 (16.7)	4 (25.0)	13 (33.3)
そのような方針である	21 (34.4)	2 (33.3)	5 (31.3)	14 (35.9)

Q15 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは、警察に検挙（逮捕など）されていないものを含め、以下のことをしたことがありますか。

次のそれぞれの項目の内容について、あてはまる番号にそれぞれ一つ○をつけてください。

(1) 体調不良（安全に運転できないほどの疲労を含む）の状態で運転したこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	816 (100.0)	122 (100.0)	285 (100.0)	409 (100.0)
ない	346 (42.4)	45 (36.9)	119 (41.8)	182 (44.5)
ある（1回）	67 (8.2)	11 (9.0)	18 (6.3)	38 (9.3)
ある（2、3回程度）	149 (18.3)	30 (24.6)	60 (21.1)	59 (14.4)
ある（4、5回程度）	56 (6.9)	9 (7.4)	22 (7.7)	25 (6.1)
ある（6回以上）	198 (24.3)	27 (22.1)	66 (23.2)	105 (25.7)

(2) 30キロ以上の速度違反をしたこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	820 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	410 (100.0)
ない	300 (36.6)	37 (30.3)	107 (37.2)	156 (38.0)
ある（1回）	109 (13.3)	24 (19.7)	32 (11.1)	53 (12.9)
ある（2、3回程度）	128 (15.6)	17 (13.9)	49 (17.0)	62 (15.1)
ある（4、5回程度）	33 (4.0)	3 (2.5)	14 (4.9)	16 (3.9)
ある（6回以上）	250 (30.5)	41 (33.6)	86 (29.9)	123 (30.0)

(3) 信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進んだこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	820 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	410 (100.0)
ない	438 (53.4)	56 (45.9)	159 (55.2)	223 (54.4)
ある（1回）	70 (8.5)	12 (9.8)	23 (8.0)	35 (8.5)
ある（2、3回程度）	121 (14.8)	16 (13.1)	36 (12.5)	69 (16.8)
ある（4、5回程度）	38 (4.6)	6 (4.9)	11 (3.8)	21 (5.1)
ある（6回以上）	153 (18.7)	32 (26.2)	59 (20.5)	62 (15.1)

(4) 無免許運転をしたこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	823 (100.0)	121 (100.0)	287 (100.0)	415 (100.0)
ない	230 (27.9)	63 (52.1)	123 (42.9)	44 (10.6)
ある (1回)	86 (10.4)	8 (6.6)	23 (8.0)	55 (13.3)
ある (2、3回程度)	112 (13.6)	12 (9.9)	35 (12.2)	65 (15.7)
ある (4、5回程度)	58 (7.0)	2 (1.7)	12 (4.2)	44 (10.6)
ある (6回以上)	337 (40.9)	36 (29.8)	94 (32.8)	207 (49.9)

(5) 飲酒運転をしたこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	820 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	410 (100.0)
ない	337 (41.1)	56 (45.9)	129 (44.8)	152 (37.1)
ある (1回)	94 (11.5)	11 (9.0)	31 (10.8)	52 (12.7)
ある (2、3回程度)	112 (13.7)	9 (7.4)	43 (14.9)	60 (14.6)
ある (4、5回程度)	46 (5.6)	4 (3.3)	9 (3.1)	33 (8.0)
ある (6回以上)	231 (28.2)	42 (34.4)	76 (26.4)	113 (27.6)

(6) 覚醒剤、麻薬、向精神薬などの規制薬物を使用した状態 (処方薬などの過剰摂取を含む) で運転したこと

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	822 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	412 (100.0)
ない	635 (77.3)	95 (77.9)	212 (73.6)	328 (79.6)
ある (1回)	23 (2.8)	8 (6.6)	10 (3.5)	5 (1.2)
ある (2、3回程度)	26 (3.2)	2 (1.6)	10 (3.5)	14 (3.4)
ある (4、5回程度)	9 (1.1)	-	2 (0.7)	7 (1.7)
ある (6回以上)	129 (15.7)	17 (13.9)	54 (18.8)	58 (14.1)

Q16 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは、警察に検挙(逮捕など)されていないものを含め、他の車の走行を妨害する目的で、以下のことをしたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	813 (100.0)	122 (100.0)	284 (100.0)	407 (100.0)
対向車線からの接近や逆走を行う	54 (6.6)	16 (13.1)	17 (6.0)	21 (5.2)
後続車に対して不要な急ブレーキをかける	81 (10.0)	12 (9.8)	31 (10.9)	38 (9.3)
車間距離を詰めて前の車に接近する	210 (25.8)	36 (29.5)	77 (27.1)	97 (23.8)
急な進路変更や蛇行運転をする	89 (10.9)	18 (14.8)	29 (10.2)	42 (10.3)
左車線からの追越しや無理な追越しを行う	135 (16.6)	23 (18.9)	53 (18.7)	59 (14.5)
不必要に継続したハイビームを点灯する	96 (11.8)	17 (13.9)	38 (13.4)	41 (10.1)
不必要に反復したクラクションを鳴らす	96 (11.8)	16 (13.1)	30 (10.6)	50 (12.3)
急な加減速や他車への幅寄せを行う	62 (7.6)	11 (9.0)	22 (7.7)	29 (7.1)
高速自動車国道などの本線車道で低速走行する	13 (1.6)	2 (1.6)	5 (1.8)	6 (1.5)
高速自動車国道などで駐車を行う	20 (2.5)	3 (2.5)	8 (2.8)	9 (2.2)
上記の行為をしたことはない	498 (61.3)	68 (55.7)	171 (60.2)	259 (63.6)

Q17 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは自動車などの運転免許に関する行政処分(免許停止処分や免許取消処分)を受けたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	798 (100.0)	117 (100.0)	279 (100.0)	402 (100.0)
免許停止・免許取消処分のいずれもない	228 (28.6)	57 (48.7)	97 (34.8)	74 (18.4)
免許停止処分あり (1回)	184 (23.1)	30 (25.6)	72 (25.8)	82 (20.4)
免許停止処分あり (2回以上)	146 (18.3)	12 (10.3)	53 (19.0)	81 (20.1)
免許取消処分あり (1回)	319 (40.0)	24 (20.5)	89 (31.9)	206 (51.2)
免許取消処分あり (2回以上)	93 (11.7)	9 (7.7)	20 (7.2)	64 (15.9)

Q18 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたに事故の責任が少しでも認められた交通事故を起こしたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	802 (100.0)	120 (100.0)	283 (100.0)	399 (100.0)
事故の責任が少しでもこちらに認められた事故はない	205 (25.6)	38 (31.7)	63 (22.3)	104 (26.1)
物損・自損事故あり (1回)	256 (31.9)	33 (27.5)	84 (29.7)	139 (34.8)
物損・自損事故あり (2回以上)	226 (28.2)	31 (25.8)	89 (31.4)	106 (26.6)
人身事故あり (1回)	213 (26.6)	30 (25.0)	88 (31.1)	95 (23.8)
人身事故あり (2回以上)	76 (9.5)	11 (9.2)	37 (13.1)	28 (7.0)

Q19 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは交通違反によって警察に検挙(逮捕など)されたことがありますか(前科になっているものだけでなく、いわゆる青切符を含みます。)。あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	807 (100.0)	121 (100.0)	279 (100.0)	407 (100.0)
あり (1回)	112 (13.9)	16 (13.2)	45 (16.1)	51 (12.5)
あり (2、3回程度)	264 (32.7)	38 (31.4)	87 (31.2)	139 (34.2)
あり (4、5回程度)	187 (23.2)	24 (19.8)	61 (21.9)	102 (25.1)
あり (6回以上)	126 (15.6)	10 (8.3)	37 (13.3)	79 (19.4)
ない	118 (14.6)	33 (27.3)	49 (17.6)	36 (8.8)

Q20 Q19の質問で、「あり」に○をつけた方におたずねします。あなたが検挙（逮捕など）された経験がある交通違反について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	688 (100.0)	88 (100.0)	230 (100.0)	370 (100.0)
一時停止違反	243 (35.3)	26 (29.5)	82 (35.7)	135 (36.5)
速度超過	310 (45.1)	41 (46.6)	113 (49.1)	156 (42.2)
通行禁止違反	67 (9.7)	7 (8.0)	28 (12.2)	32 (8.6)
信号無視	151 (21.9)	23 (26.1)	50 (21.7)	78 (21.1)
歩行者妨害	25 (3.6)	6 (6.8)	6 (2.6)	13 (3.5)
携帯電話使用など	163 (23.7)	19 (21.6)	54 (23.5)	90 (24.3)
通行区分違反	36 (5.2)	7 (8.0)	18 (7.8)	11 (3.0)
駐停車違反	177 (25.7)	22 (25.0)	71 (30.9)	84 (22.7)
踏切不停止など	32 (4.7)	2 (2.3)	10 (4.3)	20 (5.4)
シートベルト不着用	175 (25.4)	21 (23.9)	59 (25.7)	95 (25.7)
免許証不携帯	77 (11.2)	7 (8.0)	23 (10.0)	47 (12.7)
無免許運転	373 (54.2)	27 (30.7)	84 (36.5)	262 (70.8)
飲酒運転	211 (30.7)	21 (23.9)	44 (19.1)	146 (39.5)
妨害運転（あおり運転）	5 (0.7)	1 (1.1)	2 (0.9)	2 (0.5)
不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）	93 (13.5)	15 (17.0)	41 (17.8)	37 (10.0)
その他	53 (7.7)	6 (6.8)	20 (8.7)	27 (7.3)

Q21 Q20の質問で、「一時停止違反」～「その他」のいずれかに○をつけた方におたずねします。今回の事件・事故の中に、Q20で○をつけたものと同じ違反がある場合、今回の違反までの期間はどのくらいでしたか。あてはまるもの一つだけ○をつけてください（同じ違反を複数回したことがある方は、一番新しい違反からの期間を回答してください。）。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	686 (100.0)	88 (100.0)	231 (100.0)	367 (100.0)
半年以内	71 (10.3)	7 (8.0)	21 (9.1)	43 (11.7)
1年以内	101 (14.7)	11 (12.5)	25 (10.8)	65 (17.7)
2～3年以内	161 (23.5)	17 (19.3)	47 (20.3)	97 (26.4)
3年以上前	206 (30.0)	27 (30.7)	60 (26.0)	119 (32.4)
今回の事件・事故の違反と同じ違反で過去に検挙されたことはない	147 (21.4)	26 (29.5)	78 (33.8)	43 (11.7)

今回の事件・事故について、おたずねします。

Q22 今回の事件・事故で運転していた自動車などが誰の物だったかについて、あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	826 (100.0)	122 (100.0)	285 (100.0)	419 (100.0)
自分	416 (50.4)	77 (63.1)	142 (49.8)	197 (47.0)
家族	113 (13.7)	11 (9.0)	26 (9.1)	76 (18.1)
友人・知人	126 (15.3)	15 (12.3)	47 (16.5)	64 (15.3)
勤務先	104 (12.6)	12 (9.8)	51 (17.9)	41 (9.8)
レンタカー	26 (3.1)	5 (4.1)	6 (2.1)	15 (3.6)
誰の物かわからない	11 (1.3)	-	1 (0.4)	10 (2.4)
その他	30 (3.6)	2 (1.6)	12 (4.2)	16 (3.8)

Q23 今回の事件・事故で自動車などを運転していた目的について、あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	816 (100.0)	120 (100.0)	282 (100.0)	414 (100.0)
業務	202 (24.8)	12 (10.0)	82 (29.1)	108 (26.1)
通勤・通学	117 (14.3)	27 (22.5)	45 (16.0)	45 (10.9)
買い物	136 (16.7)	7 (5.8)	43 (15.2)	86 (20.8)
家族などの送迎	28 (3.4)	4 (3.3)	10 (3.5)	14 (3.4)
ドライブ・レジャー	131 (16.1)	32 (26.7)	43 (15.2)	56 (13.5)
その他	202 (24.8)	38 (31.7)	59 (20.9)	105 (25.4)

Q24 今回の事件・事故を起こした場所の利用・通行頻度について、あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	827 (100.0)	122 (100.0)	286 (100.0)	419 (100.0)
日常的に利用・通行していた	344 (41.6)	59 (48.4)	112 (39.2)	173 (41.3)
たまに利用・通行していた	341 (41.2)	42 (34.4)	128 (44.8)	171 (40.8)
初めて利用・通行した	142 (17.2)	21 (17.2)	46 (16.1)	75 (17.9)

Q25 今回の事件・事故で運転していた自動車などについて、事件・事故当時、有効な免許を持っていましたか。あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	835 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	425 (100.0)
持っていた	344 (41.2)	95 (77.9)	178 (61.8)	71 (16.7)
持っていなかった	491 (58.8)	27 (22.1)	110 (38.2)	354 (83.3)

Q25\_1 事件当時、有効な免許を持っていた方におたずねします。

最初に取得したときから今回の事件・事故までの期間について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	343 (100.0)	95 (100.0)	177 (100.0)	71 (100.0)
1年以内	31 (9.0)	13 (13.7)	13 (7.3)	5 (7.0)
3年以内	47 (13.7)	13 (13.7)	28 (15.8)	6 (8.5)
5年以内	36 (10.5)	7 (7.4)	13 (7.3)	16 (22.5)
10年以内	51 (14.9)	19 (20.0)	20 (11.3)	12 (16.9)
10年を超える	178 (51.9)	43 (45.3)	103 (58.2)	32 (45.1)

Q25\_2 事件・事故当時、有効な免許を持っていなかった方におたずねします。

以下のうち、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	482 (100.0)	26 (100.0)	110 (100.0)	346 (100.0)
一度も免許を取得したことがない	107 (22.2)	8 (30.8)	31 (28.2)	68 (19.7)
免許停止中だった	19 (3.9)	2 (7.7)	9 (8.2)	8 (2.3)
免許が失効していた	356 (73.9)	16 (61.5)	70 (63.6)	270 (78.0)

Q26 Q25の質問で、事件・事故当時、有効な免許を持っていなかったと回答した方におたずねします。

無免許運転をした理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	489 (100.0)	27 (100.0)	110 (100.0)	352 (100.0)
公共交通機関が近くなかった	106 (21.7)	5 (18.5)	21 (19.1)	80 (22.7)
公共交通機関を利用できる時間帯ではなかった	74 (15.1)	4 (14.8)	15 (13.6)	55 (15.6)
事故を起こさなければ問題はなかったと思っていた	281 (57.5)	18 (66.7)	72 (65.5)	191 (54.3)
無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた	160 (32.7)	9 (33.3)	44 (40.0)	107 (30.4)
同乗者に指示されたり頼まれたりした	36 (7.4)	2 (7.4)	13 (11.8)	21 (6.0)
その他	110 (22.5)	6 (22.2)	22 (20.0)	82 (23.3)

Q27 今回の事件・事故で、飲酒運転をしていましたか。

飲酒運転をしていた場合は、その理由について、あてはまる番号すべてに○をしてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	792 (100.0)	115 (100.0)	278 (100.0)	399 (100.0)
飲酒運転はしていない	525 (66.3)	56 (48.7)	210 (75.5)	259 (64.9)
飲酒量が少なかったので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから	32 (4.0)	5 (4.3)	10 (3.6)	17 (4.3)
飲酒してから時間がたつたので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思ったから	52 (6.6)	11 (9.6)	13 (4.7)	28 (7.0)
警察には見つからないと思ったから	120 (15.2)	21 (18.3)	24 (8.6)	75 (18.8)
事故を起こさず運転できる自信があったから	128 (16.2)	26 (22.6)	31 (11.2)	71 (17.8)
飲酒運転に対する認識が甘かったから	165 (20.8)	41 (35.7)	39 (14.0)	85 (21.3)
飲酒をすると気が大きくなってしまふから	51 (6.4)	11 (9.6)	8 (2.9)	32 (8.0)
他の交通手段を使うのが面倒くさかったから	61 (7.7)	16 (13.9)	15 (5.4)	30 (7.5)
他の交通手段がなかったから	40 (5.1)	8 (7.0)	12 (4.3)	20 (5.0)
代行・タクシーはお金がかかるから	51 (6.4)	10 (8.7)	14 (5.0)	27 (6.8)
同乗者に指示されたり頼まれたりしたから	16 (2.0)	5 (4.3)	3 (1.1)	8 (2.0)
飲酒運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていたから	55 (6.9)	16 (13.9)	15 (5.4)	24 (6.0)
飲酒運転が悪いことだと思っていないから	9 (1.1)	2 (1.7)	2 (0.7)	5 (1.3)
周囲の人も飲酒運転をしていたから	22 (2.8)	10 (8.7)	6 (2.2)	6 (1.5)
その他	30 (3.8)	8 (7.0)	11 (4.0)	11 (2.8)

Q28 今回の事件・事故に「ひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）」が含まれますか。

含まれる場合は、違反をした理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	759 (100.0)	110 (100.0)	271 (100.0)	378 (100.0)
今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ（不救護・不申告）は含まれない	519 (68.4)	63 (57.3)	140 (51.7)	316 (83.6)
被害者が大したことはないと言ったから	10 (1.3)	1 (0.9)	7 (2.6)	2 (0.5)
被害者の被害程度が大したことはないと思ったから	39 (5.1)	8 (7.3)	26 (9.6)	5 (1.3)
事故を起こしたことが怖かったから	75 (9.9)	18 (16.4)	48 (17.7)	9 (2.4)
飲酒運転をしていたから	43 (5.7)	11 (10.0)	18 (6.6)	14 (3.7)
無免許運転をしていたから	115 (15.2)	16 (14.5)	55 (20.3)	44 (11.6)
逃走すればわからないと思ったから	26 (3.4)	3 (2.7)	18 (6.6)	5 (1.3)
事故を起こしたことが半信半疑だったから	22 (2.9)	7 (6.4)	13 (4.8)	2 (0.5)
事故を起こしたとの認識がまったくなかったから	21 (2.8)	4 (3.6)	11 (4.1)	6 (1.6)
その他	51 (6.7)	11 (10.0)	32 (11.8)	8 (2.1)

Q29 今回の事件・事故で自動車などを運転していたとき、同乗者はいましたか。  
同乗者がいた場合、あなたから見てどのような立場の人だったか、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	817 (100.0)	118 (100.0)	279 (100.0)	420 (100.0)
配偶者（内縁関係や事実婚を含む）	41 (5.0)	7 (5.9)	8 (2.9)	26 (6.2)
親	6 (0.7)	-	1 (0.4)	5 (1.2)
子	17 (2.1)	1 (0.8)	3 (1.1)	13 (3.1)
それ以外の親族	8 (1.0)	1 (0.8)	2 (0.7)	5 (1.2)
交際相手	36 (4.4)	3 (2.5)	11 (3.9)	22 (5.2)
友人・知人	114 (14.0)	27 (22.9)	37 (13.3)	50 (11.9)
職場関係者	41 (5.0)	5 (4.2)	16 (5.7)	20 (4.8)
客	8 (1.0)	2 (1.7)	4 (1.4)	2 (0.5)
その他	10 (1.2)	3 (2.5)	2 (0.7)	5 (1.2)
同乗者なし	576 (70.5)	77 (65.3)	208 (74.6)	291 (69.3)

Q30 Q29の質問で、「配偶者（内縁関係や事実婚を含む）」～「その他」のいずれかに○をつけた方におたずねします。  
今回の事件・事故が起きる前の同乗者の言動について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	238 (100.0)	41 (100.0)	70 (100.0)	127 (100.0)
運転をしないよう、または休憩するようあなたに注意・助言した	24 (10.1)	2 (4.9)	5 (7.1)	17 (13.4)
安全な運転をするようあなたに注意・助言した 特に何もしなかった	26 (10.9)	8 (19.5)	4 (5.7)	14 (11.0)
140 (58.8)	22 (53.7)	43 (61.4)	75 (59.1)	
事件・事故につながるような運転をするようあなたに勧めた	15 (6.3)	5 (12.2)	5 (7.1)	5 (3.9)
眠っているなどして事件・事故前の状況を知らなかった	22 (9.2)	6 (14.6)	9 (12.9)	7 (5.5)
その他	40 (16.8)	7 (17.1)	12 (17.1)	21 (16.5)

Q31 今回の事件・事故の原因についてあなたはどのように考えていますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	803 (100.0)	121 (100.0)	283 (100.0)	399 (100.0)
前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった	252 (31.4)	31 (25.6)	162 (57.2)	59 (14.8)
ハンドル、ブレーキ操作を誤った	66 (8.2)	16 (13.2)	25 (8.8)	25 (6.3)
速度を出しすぎている	130 (16.2)	37 (30.6)	53 (18.7)	40 (10.0)
信号や一時停止標識を無視した	53 (6.6)	25 (20.7)	15 (5.3)	13 (3.3)
信号や一時停止標識を見落とした	67 (8.3)	13 (10.7)	37 (13.1)	17 (4.3)
飲酒した状態で運転した	229 (28.5)	55 (45.5)	60 (21.2)	114 (28.6)
薬物（覚醒剤など使用が法律で禁止されたもの）を使用した状態で運転した	41 (5.1)	4 (3.3)	15 (5.3)	22 (5.5)
疲労や病気による居眠りや意識喪失があった	95 (11.8)	19 (15.7)	51 (18.0)	25 (6.3)
減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった	69 (8.6)	21 (17.4)	38 (13.4)	10 (2.5)
右・左折の方法が不適当だった	36 (4.5)	9 (7.4)	19 (6.7)	8 (2.0)
人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした	16 (2.0)	7 (5.8)	5 (1.8)	4 (1.0)
その他	196 (24.4)	13 (10.7)	48 (17.0)	135 (33.8)
自分の側に原因はなかった	15 (1.9)	-	2 (0.7)	13 (3.3)
わからない	61 (7.6)	6 (5.0)	8 (2.8)	47 (11.8)

Q32 今回の事件・事故について、あなたは捜査・公判の各段階で事実関係を争っていましたか。  
あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	824 (100.0)	122 (100.0)	288 (100.0)	414 (100.0)
捜査・公判のいずれも認めた	707 (85.8)	85 (69.7)	250 (86.8)	372 (89.9)
捜査で争ったが、公判では認めた	38 (4.6)	11 (9.0)	13 (4.5)	14 (3.4)
捜査では認めたが、公判では争った	28 (3.4)	10 (8.2)	8 (2.8)	10 (2.4)
捜査・公判のいずれも争った	31 (3.8)	13 (10.7)	9 (3.1)	9 (2.2)
その他	20 (2.4)	3 (2.5)	8 (2.8)	9 (2.2)

Q33 今回の事件・事故に対する判決の重さについて、あなたはどのように思いますか。  
あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	829 (100.0)	121 (100.0)	289 (100.0)	419 (100.0)
重い	212 (25.6)	25 (20.7)	64 (22.1)	123 (29.4)
妥当	506 (61.0)	64 (52.9)	177 (61.2)	265 (63.2)
軽い	111 (13.4)	32 (26.4)	48 (16.6)	31 (7.4)

Q34 今回の事件・事故に被害者の方がいる方におたずねします（被害者の方がいない場合は Q34 の質問を飛ばして、Q35 の質問に進んでください。）。

(1) 今回の事件・事故を起こした場所について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	385	(100.0)	120	(100.0)	265	(100.0)
高速道路（高速自動車国道、自動車専用道路）	18	(4.7)	3	(2.5)	15	(5.7)
交差点（信号機などの交通整理あり）	147	(38.2)	51	(42.5)	96	(36.2)
交差点（信号機などの交通整理なし）	31	(8.1)	1	(0.8)	30	(11.3)
横断歩道（交差点を除く）	20	(5.2)	4	(3.3)	16	(6.0)
路側帯・歩道の設けられた道路	83	(21.6)	31	(25.8)	52	(19.6)
路側帯・歩道の設けられていない道路	50	(13.0)	19	(15.8)	31	(11.7)
駐車場	6	(1.6)	-		6	(2.3)
その他	30	(7.8)	11	(9.2)	19	(7.2)

(2) 今回の事件・事故を起こした場所の状況について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	394	(100.0)	120	(100.0)	274	(100.0)
特に気になることはなかった	163	(41.4)	50	(41.7)	113	(41.2)
道路が狭い	65	(16.5)	25	(20.8)	40	(14.6)
急カーブが多い	12	(3.0)	8	(6.7)	4	(1.5)
交通量が多い	85	(21.6)	27	(22.5)	58	(21.2)
人通りが多い	26	(6.6)	8	(6.7)	18	(6.6)
車や自転車の走るスピードが速い	37	(9.4)	9	(7.5)	28	(10.2)
歩道がない又は狭く、歩行者との距離が近い	30	(7.6)	8	(6.7)	22	(8.0)
路上に車が停車していて通りにくい	10	(2.5)	-		10	(3.6)
見通しが悪い	71	(18.0)	22	(18.3)	49	(17.9)
その他	57	(14.5)	19	(15.8)	38	(13.9)

(3) 被害者の方（同乗者を含む）は何人いましたか。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	383	(100.0)	119	(100.0)	264	(100.0)
1人	250	(65.3)	63	(52.9)	187	(70.8)
2人	70	(18.3)	26	(21.8)	44	(16.7)
3人	39	(10.2)	17	(14.3)	22	(8.3)
4人以上	24	(6.3)	13	(10.9)	11	(4.2)

(4) 被害者の方（同乗者を含む）はあなたから見てどのような立場の人だったか、あてはまる番号に○をつけてください。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	385	(100.0)	120	(100.0)	265	(100.0)
面識なし	350	(90.9)	104	(86.7)	246	(92.8)
配偶者（内縁関係や事実婚を含む）	4	(1.0)	1	(0.8)	3	(1.1)
親	1	(0.3)	-		1	(0.4)
子	-		-		-	
それ以外の親族	-		-		-	
交際相手	3	(0.8)	2	(1.7)	1	(0.4)
友人・知人	25	(6.5)	15	(12.5)	10	(3.8)
職場関係者	8	(2.1)	3	(2.5)	5	(1.9)
その他	8	(2.1)	3	(2.5)	5	(1.9)

(5) 被害者の方の被害の程度について、あてはまる番号に○をつけてください。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	388	(100.0)	119	(100.0)	269	(100.0)
死亡	127	(32.7)	48	(40.3)	79	(29.4)
加療または全治6月以上	42	(10.8)	22	(18.5)	20	(7.4)
加療または全治3月以上6月未満	38	(9.8)	12	(10.1)	26	(9.7)
加療または全治2月以上3月未満	25	(6.4)	12	(10.1)	13	(4.8)
加療または全治1月以上2月未満	32	(8.2)	14	(11.8)	18	(6.7)
加療または全治1週間以上1月未満	118	(30.4)	31	(26.1)	87	(32.3)
加療または全治1週間未満	55	(14.2)	13	(10.9)	42	(15.6)
わからない	27	(7.0)	10	(8.4)	17	(6.3)

(6) 被害者の方が怪我をしている場合、後遺症の有無について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。被害者の方が複数いる場合、1人でも後遺症があれば「後遺症あり」に○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群	
総数	321	(100.0)	99	(100.0)	222	(100.0)
後遺症あり	64	(19.9)	30	(30.3)	34	(15.3)
後遺症なし	175	(54.5)	48	(48.5)	127	(57.2)
わからない	82	(25.5)	21	(21.2)	61	(27.5)

(7) 今回の事件・事故を起こした当時の被害者の方の状況について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	391 (100.0)	120 (100.0)	271 (100.0)
横断歩道上を横断中	44 (11.3)	10 (8.3)	34 (12.5)
路側帯、歩道又は安全地帯上を歩行中	17 (4.3)	8 (6.7)	9 (3.3)
その他歩行中	14 (3.6)	2 (1.7)	12 (4.4)
自転車運転中	56 (14.3)	13 (10.8)	43 (15.9)
自動二輪車・原動機付自転車運転中	46 (11.8)	16 (13.3)	30 (11.1)
自動車運転中	164 (41.9)	53 (44.2)	111 (41.0)
あなたの自動車などに同乗中	32 (8.2)	18 (15.0)	14 (5.2)
相手の自動車などに同乗中	36 (9.2)	10 (8.3)	26 (9.6)
その他	47 (12.0)	10 (8.3)	37 (13.7)

(8) 今回の事件・事故について、どの程度あなたに責任（過失）があると思いますか。  
あなたの考えに最も近い数字に一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	394 (100.0)	120 (100.0)	274 (100.0)
まったくない	3 (0.8)	-	3 (1.1)
あまりない	7 (1.8)	-	7 (2.6)
半分くらいある	15 (3.8)	4 (3.3)	11 (4.0)
それなりにある	47 (11.9)	9 (7.5)	38 (13.9)
全面的にある	322 (81.7)	107 (89.2)	215 (78.5)

(9) 今回の事件・事故を起こした当時、あなたは自動車などの保険（共済を含む）に加入していましたか。  
あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	391 (100.0)	121 (100.0)	270 (100.0)
対人無制限の任意保険に加入していた	166 (42.5)	64 (52.9)	102 (37.8)
対人限度額がある任意保険に加入していた	14 (3.6)	4 (3.3)	10 (3.7)
任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみに加入していた	96 (24.6)	28 (23.1)	68 (25.2)
任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった	24 (6.1)	8 (6.6)	16 (5.9)
勤務先が保険に加入していた	49 (12.5)	11 (9.1)	38 (14.1)
わからない	42 (10.7)	6 (5.0)	36 (13.3)

(10) 今回の事件・事故について、あなたは被害者の方に対して損害賠償金の支払いをしましたか。  
あてはまる番号に○をつけてください。  
被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	392 (100.0)	121 (100.0)	271 (100.0)
全額賠償した	187 (47.7)	67 (55.4)	120 (44.3)
一部賠償した	84 (21.4)	23 (19.0)	61 (22.5)
賠償していない	89 (22.7)	23 (19.0)	66 (24.4)
わからない	39 (9.9)	10 (8.3)	29 (10.7)

(11) (10) の質問で、「全額賠償した」または「一部賠償した」に○をつけた方におたずねします。  
被害者の方に対する損害賠償金の支払いについて、あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	266 (100.0)	88 (100.0)	178 (100.0)
自分の資産（作業報奨金以外の領置金を含む）で支払った	24 (9.0)	3 (3.4)	21 (11.8)
加入していた保険で支払った	172 (64.7)	64 (72.7)	108 (60.7)
家族の資産で支払った	16 (6.0)	6 (6.8)	10 (5.6)
借金をして支払った	5 (1.9)	1 (1.1)	4 (2.2)
勤務先が支払った	21 (7.9)	3 (3.4)	18 (10.1)
その他	28 (10.5)	11 (12.5)	17 (9.6)

(12) (10) の質問で、「一部賠償した」または「賠償していない」に○をつけた方におたずねします。  
被害者の方に対する損害賠償金の支払いについて、あてはまる番号一つだけ○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	164 (100.0)	46 (100.0)	118 (100.0)
自分の資産で全額賠償できる見込み	21 (12.8)	4 (8.7)	17 (14.4)
加入していた保険で全額賠償できる見込み	46 (28.0)	15 (32.6)	31 (26.3)
家族の資産で全額賠償できる見込み	3 (1.8)	-	3 (2.5)
保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない	7 (4.3)	3 (6.5)	4 (3.4)
保険に加入していなかったため、全額賠償できるかわからない	28 (17.1)	10 (21.7)	18 (15.3)
全額賠償できる見込みはない	33 (20.1)	7 (15.2)	26 (22.0)
わからない	26 (15.9)	7 (15.2)	19 (16.1)

- (13) 今回の事件・事故によってあなたに判決が出るまでの間の、あなた自身と被害者の方（被害者の方が亡くなっている場合はその御遺族）との接触状況について、あてはまる番号に○をつけてください（裁判の法廷で顔を合わせたときは除きます）。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	381 (100.0)	120 (100.0)	261 (100.0)
直接会って謝罪をした	74 (19.4)	19 (15.8)	55 (21.1)
直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした	167 (43.8)	56 (46.7)	111 (42.5)
何もしなかった	146 (38.3)	45 (37.5)	101 (38.7)

- (14) (13) の質問で、「直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」または「何もしなかった」に○をつけた方におたずねします。あなた自身が被害者の方（御遺族）に直接会わなかった理由として、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	310 (100.0)	101 (100.0)	209 (100.0)
身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから	160 (51.6)	55 (54.5)	105 (50.2)
保険会社から被害者（遺族）側に直接接しないように言われていたから	63 (20.3)	25 (24.8)	38 (18.2)
被害者（遺族）側から直接会うことを拒否されたから	86 (27.7)	32 (31.7)	54 (25.8)
被害者（遺族）側に直接会うのが怖かったから	22 (7.1)	5 (5.0)	17 (8.1)
弁護士が対応していたから	144 (46.5)	42 (41.6)	102 (48.8)
その他	50 (16.1)	16 (15.8)	34 (16.3)

- (15) 今回の事件・事故の被害者の方（被害者の方が亡くなっている場合はその御遺族）に対して、判決が出てからあなたが行ったことについて、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群
総数	356 (100.0)	111 (100.0)	245 (100.0)
1回手紙などを送り、謝罪をした	47 (13.2)	13 (11.7)	34 (13.9)
2回以上手紙などを送り、謝罪をした	24 (6.7)	11 (9.9)	13 (5.3)
(作業報奨金以外の) 自分の資産によって見舞金などを送金した	16 (4.5)	5 (4.5)	11 (4.5)
作業報奨金から見舞金など（賠償金を含む）を送金した	2 (0.6)	-	2 (0.8)
月命日などに御経をあげるなどの贖罪行為をした	53 (14.9)	22 (19.8)	31 (12.7)
面会で謝罪した	5 (1.4)	-	5 (2.0)
何もしなかった	189 (53.1)	57 (51.4)	132 (53.9)
その他	71 (19.9)	23 (20.7)	48 (19.6)

今後の自動車などの運転に関するあなたの考えについて、おたずねします。

- Q35 今後の自動車などの運転について、あなたの考えにあてはまる番号に一つだけ○をつけてください。免許取消処分を受けたり、無免許の方は、再取得の欠格期間が過ぎた後の予定について答えてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	831 (100.0)	121 (100.0)	289 (100.0)	421 (100.0)
今後も運転するつもり	392 (47.2)	33 (27.3)	127 (43.9)	232 (55.1)
必要があれば運転する可能性はある	138 (16.6)	25 (20.7)	61 (21.1)	52 (12.4)
今後は運転するつもりはない	240 (28.9)	51 (42.1)	82 (28.4)	107 (25.4)
わからない	61 (7.3)	12 (9.9)	19 (6.6)	30 (7.1)

- Q36 Q35 の質問で、「今後も運転するつもり」または「必要があれば運転する可能性はある」に○をつけた方におたずねします。(1) 今後、自動車などを運転する理由や必要性について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数	危険運転群	過失運転群	道交法群
総数	528 (100.0)	58 (100.0)	187 (100.0)	283 (100.0)
自動車などを運転する仕事をするつもりだから	220 (41.7)	17 (29.3)	76 (40.6)	127 (44.9)
自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから	341 (64.6)	37 (63.8)	124 (66.3)	180 (63.6)
自動車などの運転が趣味だから	141 (26.7)	13 (22.4)	46 (24.6)	82 (29.0)
通勤・通学で使うから	310 (58.7)	35 (60.3)	111 (59.4)	164 (58.0)
病院への通院で使うから	126 (23.9)	13 (22.4)	37 (19.8)	76 (26.9)
買い物などの日常生活の足で使うから	351 (66.5)	34 (58.6)	117 (62.6)	200 (70.7)
家族の送迎などで使うから	158 (29.9)	10 (17.2)	59 (31.6)	89 (31.4)
自動車などを運転できる家族がいないから	61 (11.6)	7 (12.1)	18 (9.6)	36 (12.7)
居住地の近くに公共交通機関がないから	70 (13.3)	12 (20.7)	18 (9.6)	40 (14.1)
居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから	96 (18.2)	11 (19.0)	31 (16.6)	54 (19.1)
その他	40 (7.6)	9 (15.5)	10 (5.3)	21 (7.4)

- (2) 今後も自動車などを運転する場合、あなたは何歳くらいまで運転を続けるつもりか決めていますか。  
何歳くらいまで運転を続けるつもりか考えがある方は、数字を記入してください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群		道交法群	
総数	526	(100.0)	58	(100.0)	187	(100.0)	281	(100.0)
65歳未満	25	(4.8)	4	(6.9)	9	(4.8)	12	(4.3)
65歳以上70歳未満	32	(6.1)	1	(1.7)	8	(4.3)	23	(8.2)
70歳以上75歳未満	62	(11.8)	4	(6.9)	19	(10.2)	39	(13.9)
75歳以上80歳未満	30	(5.7)	3	(5.2)	9	(4.8)	18	(6.4)
80歳以上	47	(8.9)	4	(6.9)	18	(9.6)	25	(8.9)
特に決めていない	330	(62.7)	42	(72.4)	124	(66.3)	164	(58.4)

- Q37 Q35の質問で、「今後は運転をするつもりはない」に○をつけた方におたずねします。  
今後、自動車などを運転しない理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群		道交法群	
総数	232	(100.0)	51	(100.0)	81	(100.0)	100	(100.0)
今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから	107	(46.1)	32	(62.7)	42	(51.9)	33	(33.0)
免許を再取得するのに費用や手間がかかるから	44	(19.0)	9	(17.6)	9	(11.1)	26	(26.0)
自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえる家族や知人がいるから	99	(42.7)	18	(35.3)	34	(42.0)	47	(47.0)
自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから	106	(45.7)	21	(41.2)	45	(55.6)	40	(40.0)
家族や親しい人から運転をやめるように言われたから	42	(18.1)	10	(19.6)	12	(14.8)	20	(20.0)
事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから	31	(13.4)	13	(25.5)	14	(17.3)	4	(4.0)
自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから	99	(42.7)	21	(41.2)	35	(43.2)	43	(43.0)
上手く（無事故で）運転をする自信がないから	35	(15.1)	9	(17.6)	14	(17.3)	12	(12.0)
その他	37	(15.9)	11	(21.6)	8	(9.9)	18	(18.0)

- Q38 あなたが交通事件・事故を二度と起こさないようにするためには、何が必要だと思いますか。  
あてはまる番号すべてに○をつけてください。

区分	総数		危険運転群		過失運転群		道交法群	
総数	810	(100.0)	120	(100.0)	284	(100.0)	406	(100.0)
交通ルールを学ぶこと	497	(61.4)	69	(57.5)	169	(59.5)	259	(63.8)
事故が起きやすい状況について知ること	348	(43.0)	46	(38.3)	151	(53.2)	151	(37.2)
アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること	300	(37.0)	50	(41.7)	93	(32.7)	157	(38.7)
アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること	146	(18.0)	24	(20.0)	44	(15.5)	78	(19.2)
感情をコントロールする訓練を受けること	223	(27.5)	42	(35.0)	71	(25.0)	110	(27.1)
被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること	314	(38.8)	87	(72.5)	170	(59.9)	57	(14.0)
被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと	177	(21.9)	54	(45.0)	85	(29.9)	38	(9.4)
今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること	491	(60.6)	83	(69.2)	188	(66.2)	220	(54.2)
これからの生活について家族と話し合うこと	361	(44.6)	55	(45.8)	118	(41.5)	188	(46.3)
運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと	287	(35.4)	39	(32.5)	96	(33.8)	152	(37.4)
交通ルールを軽視する人と距離を置くこと	209	(25.8)	38	(31.7)	70	(24.6)	101	(24.9)
自分の運転を過信しないこと	487	(60.1)	77	(64.2)	201	(70.8)	209	(51.5)
交通違反の取り締まりが厳しくなること	122	(15.1)	18	(15.0)	40	(14.1)	64	(15.8)
刑罰が重くなること	133	(16.4)	21	(17.5)	39	(13.7)	73	(18.0)
その他	121	(14.9)	20	(16.7)	39	(13.7)	62	(15.3)

氏名 符号				一連番号		
----------	--	--	--	------	--	--

こうつうあんぜん かん いしきちようさ  
**交通安全などに関する意識調査**

法務省法務総合研究所

この調査は、交通事故死傷や凶刃運転致死傷、道路交通安全などにより刑事施設に入所している方の交通安全などに関する意識を調査し、交通事故に関する各種対策や処遇のありかたを検討することを目的として、法務総合研究所が実施するものです。

- 回答するかどうかは、あなたの自由です。あなたが答えたいかどうかや、答えたい内容などが、今後の刑事施設での処遇や評価などに影響したり、あなたの不利益になったりするようなら一切ありません。
- この調査には、正しい回答や、間違った回答はありませんので、あなたの思ったとおりに記入してください。中には、答えにくい質問や分かりにくい質問もあるかもしれませんが、答える理由でご協力をお願いします。
- この調査は、あなたの体験や考えを聞くものです。アンケートの内容や回答について、同室者や刑事施設の職員に相談せず、あなたの思ったとおりに回答するようにしてください。
- ご回答いただいた内容は、刑事施設が把握している基本的な事項とともに、統計的に処理された上で発表する予定です。すべて匿名の形で集計されるため、あなたのお名前などの個人情報が外部に知られることは一切ありません。
- なお、この調査票をお返すことはできませんので、ご了承ください。
- 本調査の計画については、法務省のホームページに掲載されており、研究の成果についても、後日、ホームページに掲載される予定です。

この調査にご協力いただけるか、下の にチェックを入れてください。

回答する

回答しない

ここにチェックした方は、用紙にこれ以上何も記載せず、職員に提出してください。

調査にご協力いただき、ありがとうございます。  
 下の欄にあなたの郵便番号を記入し、次のページにお送りください。



Q4 今回の事件・事故を起こした当時のあなたの自動車などの運転頻度について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. ほぼ毎日
2. 週に3、4回程度
3. 週に1、2回程度
4. 月に2、3回程度
5. 月に1回程度
6. 半年に数回程度
7. ほとんど運転することはない

Q6 今回の事件・事故を起こした当時、同居していた人はいましたか。あてはまる番号するべく○をつけてください。

1. いない（一人暮らし）
2. 配偶者（内縁関係や事実婚を含む）
3. 親
4. 子
5. それ以外の親族（兄弟姉妹、祖父母、孫など）
6. 交際相手・友人・ルームメイト
7. その他

Q7 今回の事件・事故を起こした当時、頻繁に連絡をとったり話をしたりする相手がいましたか。あてはまる番号するべく○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 家族・親族
2. 交際相手
3. 友人・知人
4. 近所の人
5. 学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）
6. 行政機関（自治体など）の人
7. 病院の人（医師など）
8. その他（ ）
9. 頻繁に連絡をとったり話をしたりする相手はいなかった

Q4 今回の事件・事故を起こした当時のあなたの自動車などの運転頻度について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. ほぼ毎日
2. 週に3、4回程度
3. 週に1、2回程度
4. 月に2、3回程度
5. 月に1回程度
6. 半年に数回程度
7. ほとんど運転することはない

Q5 今回の事件・事故当時のあなたが、自動車などを運転するときの主な目的について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 業務
2. 通勤・通学
3. 買い物
4. 家族などの送迎
5. ドライブ・レジャー
6. その他（ ）

Q8 今回の事件・事故を起こした当時のあなたの健康状態について、あてはまる番号に2つだけ○をつけてください。2に○をつけた方は、どのように不調だったか、具体的に記入してください。

1. まったく健康に不安はなかった
2. 病院に行ったり薬を飲んだりしていないが、心身に不調を感じていた  
(具体的に: )
3. 心身に不調があり、通院や投薬を受けていた

3に○をつけた方にかかれます。通院や投薬を受けていた病気について、以下のあてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 糖尿病
2. 脳卒中 (脳梗塞、脳出血など)
3. 心臓疾患、不整脈
4. てんかん
5. 睡眠障害 (不眠、睡眠時無呼吸症候群)
6. 認知症
7. 統合失調症
8. 双極性障害 (躁うつ病)
9. アルコール依存症
10. 薬物依存症
11. その他 ( )

Q9 あなたは、今回の事件・事故を起こすまでに、自身が安全に運転を続けることに不安を感じたことはありませんか。あてはまる番号に1つだけ○をつけてください。

1. よくあった
  2. ときどきあった
  3. ほとんどなかった
  4. まったくなかった
- } Q10△

Q10 Q9で「1.よくあった」または「2.ときどきあった」に○をつけた方におたずねします。安全に運転を続けることに不安を感じた理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 運転に慣れていないから
2. 身体的な不調を感じていたから
3. 標識や信号の見落としなど注意が散漫になることがあったから
4. 運転操作を間違えそうになるなど判断力が低下してきたから
5. 自動車などの整備や購入にかかる費用が負担になってきたから
6. その他 ( )

【交通安全意識などについての質問】

あなたの交通安全意識などについて、おたずねします。

Q12 交通安全に関する意識について、今回の事件・事故を起こした当時のあなたの考えに最も近い番号にそれぞれ一つ〇をつけてください。

	とてもはまる	ややあてはまる	あまりあてはまらない	全くあてはまらない	わからない
(1) 交通ルールをいつも意識して行動している	1	2	3	4	5
(2) 周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全体的な状況）の変化に十分に注意を払うよう心掛けている	1	2	3	4	5
(3) 子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払うよう心掛けている	1	2	3	4	5
(4) 自動車乗用中、常にシートベルトを着用するよう心掛けている	1	2	3	4	5
(5) 体調不良時は運転を控えるよう心掛けている	1	2	3	4	5
(6) 飲酒運転は絶対にしないよう心掛けている	1	2	3	4	5
(7) スマートフォン等を利用しながら運転しないよう心掛けている	1	2	3	4	5
(8) 居住地内の生活道路を運転する時には、速度を落とすことを心掛けている	1	2	3	4	5

Q11 あなたは、今回の事件・事故を起こすまでに、だれかから運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはありますか。あてはまる番号すべてに〇をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 家族・親族	
2. 交際相手	
3. 友人・知人	
4. 近所の人	
5. 学校や職場の人（学校の先生・職場の同僚など）	
6. 行政機関（自治体など）の人	
7. 病院の人（医師など）	
8. その他（	）
9. 運転をやめるよう、または運転の仕方を改めるように言われたことはない	

	1	2	3	4	5
⑨ 横断歩道がある場所では横断歩行者がないか 注意するよう心掛けている					分かる
(10) 交差点では信号に従うだけでなく安全を確かめて 通るよう心掛けている	1	2	3	4	5
(11) 無理な追越しをしないよう心掛けている	1	2	3	4	5
(12) 無理な追い込みをしないよう心掛けている	1	2	3	4	5
(13) 自動車や二輪車を購入する時には、車両の安全 性能を重視している	1	2	3	4	5

Q13 あなたの交通事故や交通渋滞、運転技術などに関する意識について、今回の事件・  
事故を起した当時のあなたの考えに最も近い番号にそれぞれ一つ○をつけてくだ  
さい。

	1	2	3	4
(1) どんなに注意をしても交通事故に巻き込まれること はある	1	2	3	4
(2) 交通違反をしても、必ずしも交通事故につながるわけ はない	1	2	3	4
(3) 交通事故が起こるのは、相手にも落ち度があるからだ	1	2	3	4
(4) 交通取締りでつかまるのは、運が悪いからだ	1	2	3	4
(5) いつも、少しでも早く目的地に着きたいと思う	1	2	3	4
(6) 自分の運転技術は他の平均的なドライバーよりも優れて いる	1	2	3	4
(7) 同業者や周囲の人に自分の運転技術が優れていることを 見せたい気持ちがある	1	2	3	4
(8) 運転中に、他の自動車などの運転の仕方にイライラした り、カーッとしたりすることがある	1	2	3	4

Q14 今回の事件・事故を起こした当時、65歳以上だった方におたずねします。自分自身で自動車運転するかどうかについての考えをお聞かせください。それぞれについて、最も当てはまるところを一つだけ選んでください。(65歳未満の方はQ15へ進んでください。)

(1) 疲れているときは、運転しないようにしている	そのような方針でない	そのような方針でない	そのような方針である	そのような方針である	そのような方針である
(2) 雨や雪など、天候や路面状況が悪いときは運転しないようにしている	1	2	3	4	4
(3) 夕暮れ時など、視界が悪いときは運転しないようにしている	1	2	3	4	4
(4) 代わりに運転してくれる人がいる場合、自身で運転せず同乗させてもらうようにしている	1	2	3	4	4
(5) 運転頻度を減らそうとしている	1	2	3	4	4
(6) 高速道路は走行しないようにしている	1	2	3	4	4

### 【これまでの運転経験などについての質問】

Q15 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは、警察に検挙(逮捕など)されていないものをきめ、以下のことをしたことがありますか。次のそれぞれの項目の内容について、あてはまる番号にそれぞれ一つ○をつけてください。

	ない	ある 1回	ある 2回	ある 3回以上	ある 4回以上	ある 5回以上
(1) 体調不良(安全に運転できないほどの疲労を含む)の状態に運転したこと	1	2	3	4	5	5
(2) 30キロ以上の速度違反をしたこと	1	2	3	4	5	5
(3) 信号が赤であることに気づいていながら、そのまま無視して進行したこと	1	2	3	4	5	5
(4) 無免許運転をしたこと	1	2	3	4	5	5
(5) 飲酒運転をしたこと	1	2	3	4	5	5
(6) 覚醒剤、麻薬、同精神薬などの規制薬物を使用した状態(処方薬などの過剰摂取を含む)で運転したこと	1	2	3	4	5	5

Q16 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは、警察に検挙（逮捕など）されていないものを始め、他の車の走行を妨害する目的で、以下のことをしたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

1. 対向車線からの接近や逆走を行う
2. 後続車に対して不要な急ブレーキをかける
3. 車間距離を詰めて前の車に接近する
4. 急な進路変更や蛇行運転をする
5. 左車線からの追越しや無理な追越しを行う
6. 不必要に反復したハイビームを点灯する
7. 急な加減速や他車への幅寄せを行う
8. 高速自動車国道などの本線車道で低速走行する
9. 高速自動車国道などで駐停車を行う
10. 10. 高速自動車国道などで駐停車を行う
11. 11. 1～10の行為をしたことはない

Q17 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたは自動車などの運転免許に関する行政処分（免許停止処分や免許取消処分）を受けたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

1. 免許停止・免許取消処分のいずれもない
2. 免許停止処分あり（1回）
3. 免許停止処分あり（2回以上）
4. 免許取消処分あり（1回）
5. 免許取消処分あり（2回以上）

Q18 今回の事件・事故を起こすまでに、あなたに事故の責任が少しでも認められた交通事故を起こしたことがありますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。

1. 事故の責任が少しでも明らかに認められた事故はない
2. 物損・自損事故あり（1回）
3. 物損・自損事故あり（2回以上）
4. 人身事故あり（1回）
5. 人身事故あり（2回以上）

Q19 今回の事件・事故を起すまでに、あなたは交通違反によって警察に検挙（逮捕など）されたことがありますか（前科になっっているものだけでなく、いわゆる青切符を含みます。）。あてはまる番号に一つだけOをつけてください。

1. あり（1回）	} Q20△
2. あり（2、3回程度）	
3. あり（4、5回程度）	
4. あり（6回以上）	
5. ない	→ Q22△

Q20 Q19の質問で、「あり」にOをつけた方におたずねします。あなたが検挙（逮捕など）された経緯がある交通違反について、あてはまる番号すべてにOをつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 一時停止違反	2. 速度超過
3. 通行禁止違反	4. 信号無視
5. 歩行者妨害	6. 携帯電話使用など
7. 通行区分違反	8. 駐車違反
9. 踏切不停止など	10. シートベルト不着用
11. 免許証不携帯	12. 無免許運転
13. 飲酒運転	14. 妨害運転（あおり運転）
15. 不救護・不申告（ひき逃げ・当て逃げ）	
16. その他（	）

Q21 Q20の質問で1～16のいずれかにOをつけた方におたずねします。今回の事件・事故の中に、Q20でOをつけたものと同じ違反がある場合、今回の違反までの期間はどのくらいでしたか。あてはまるもの一つだけOをつけてください（同じ違反を複数回したことがある方は、一番新しい違反からの期間を回答してください。）。

1. 半年以内
2. 1年以内
3. 2～3年以内
4. 3年以上前
5. 今回の事件・事故の違反と同じ違反で過去に検挙されたことはない

【今回事件・事故についての質問】

今回事件・事故について、おたずねします。

Q22 今回の事件・事故で運転していた自動車などが誰の物だったかについて、あてはまる番号に一つだけOをつけてください。

1. 自分
2. 家族
3. 友人・知人
4. 勤務先
5. レンタカー
6. 誰の物かわからない
7. その他

Q23 今回の事件・事故で自動車などを運転していた目的について、あてはまる番号に一つだけOをつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

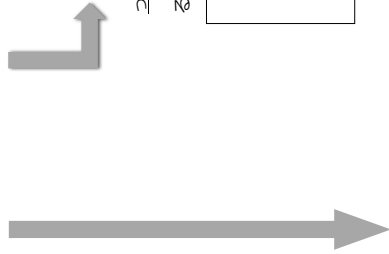
1. 業務
2. 通勤・通学
3. 買い物
4. 家族などの送迎
5. ドライブ・レジャー
6. その他 ( )

Q24 今回の事件・事故を起こした場所の利用・通行頻度について、あてはまる番号に一つだけOをつけてください。

1. 日常的に利用・通行していた
2. たまに利用・通行していた
3. 初めて利用・通行した

Q25 今回の事件・事故で運転していた自動車などについて、事件・事故当時、有効な免許を持っていたか。あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. 持っていた
2. 持っていなかった



事件・事故当時、有効な免許を持っていなかった方におたずねします。以下のうち、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. 一度も免許を取得したことがない
2. 免許停止中だった
3. 免許が失効していた

(→Q26へ)

事件当時、有効な免許を持っていた方におたずねします。最初に取得したときから今回の事件・事故までの期間について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. 1年以内
2. 3年以内
3. 5年以内
4. 10年以内
5. 10年を超える

(→Q27へ)

Q26 Q25で事件・事故当時、有効な免許を持っていなかったと回答した方におたずねします。無免許運転をした理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。い。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 公共交通機関が近くになかった
2. 公共交通機関を利用できる時間帯ではなかった
3. 事故を起こさなければ問題は無いと思っていた
4. 無免許運転をすることが日常になっていて、感覚がマヒしていた
5. 同業者に指示されたり頼まれたりした
6. その他 ( )

Q27 今回の事件・事故で、飲酒運転をしてみましたか。飲酒運転をしていた場合は、その理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

0. 飲酒運転はしていない
1. 飲酒量が少なかつたので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思つたから
2. 飲酒してから時間がたつたので酒気帯び・酒酔い運転にはならないと思つたから
3. 警察には負つからないと思つたから
4. 事故を起こさず運転できる自信があつたから
5. 飲酒運転に対する認識が甘かつたから
6. 飲酒をすると気が大きくなつてしまつたから
7. 他の交通手段を使うのが面倒くさかつたから
8. 他の交通手段がなかつたから
9. 代行・タクシーはお金がかかるから
10. 同乗者に指示されたり頼まれたりしたから
11. 飲酒運転をすることが日常になつていて、感覚がマヒしてつたから
12. 飲酒運転が悪いことだと思つていないから
13. 周囲の人も飲酒運転をしていたから
14. その他 ( )

Q28 今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ(不救護・不申告)が含まれますか。含まれる場合は、理由をした理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

0. 今回の事件・事故にひき逃げ・当て逃げ(不救護・不申告)は含まれない
1. 被害者が大したことはないと思つたから
2. 被害者の被害程度が大したことはないと思つたから
3. 事故を起こしたことが怖かつたから
4. 飲酒運転をしていたから
5. 無免許運転をしていたから
6. 逃走すればわからないと思つたから
7. 事故を起こしたことが半信半疑だつたから
8. 事故を起こしたことの認識がまかつたから
9. その他 ( )

Q29 今回の事件・事故で自動車などを運転していたとき、同業者はいましたか、同業者がいた場合、あなたから見てどのような立場の人だったか、あてはまる番号すべてに〇をつけてください。

- |                     |            |
|---------------------|------------|
| 1. 配偶者（内縁関係や事実婚を含む） | 2. 親       |
| 3. 子                | 4. それ以外の親族 |
| 5. 交際相手             | 6. 友人・知人   |
| 7. 職場関係者            | 8. 客       |
| 9. その他              | 10. 同業者なし  |

Q30 Q29の質問で、1～9のいずれかに〇をつけた方におたずねします。今回の事件・事故が起きる前の同業者の言動について、あてはまる番号すべてに〇をつけてください。い、「その他」の方は、具体的に記入してください。

- |                                  |
|----------------------------------|
| 1. 運転をしないよう、または休憩するようあなたに注意・助言した |
| 2. 安全な運転をするようあなたに注意・助言した         |
| 3. 特に何もなかった                      |
| 4. 事件・事故につながるような運転をするようあなたに勧めた   |
| 5. 眠っているなどして事件・事故前の状況を知らなかった     |
| 6. その他（ ）                        |

Q31 今回の事件・事故の原因についてあなたはどのように考えていますか、あてはまる番号すべてに〇をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

- |  |
|--|
| 1. 前後、左右など周囲の安全確認が不十分だった               |
| 2. ハンドル、ブレーキ操作を誤った                     |
| 3. 速度を出しすぎていた                          |
| 4. 信号や一時停止標識を無視した                      |
| 5. 信号や一時停止標識を見落とした                     |
| 6. 飲酒した状態で運転した                         |
| 7. 薬物（覚醒剤など）の使用が法律で禁止されたものを使用した状態で運転した |
| 8. 疲労や病気による居眠りや意識喪失があった                |
| 9. 減速・徐行が必要な場所で減速・徐行をしなかった             |
| 10. 右・左折の方法が不適当だった                     |
| 11. 人や車に著しく接近したり、車の直前に進入したりした          |
| 12. その他（ ）                             |
| 13. 自分の側に原因はなかった                       |
| 14. わからない                              |



1から12に〇をつけた方は、それぞれの理由を下の欄に自由に書いてください。  
 (例：1→急いでいた、5→携帯電話を使っていた、3→同業者におおられた、4→交際ルールに違反しても事故は起きないと思っていた など)

--

Q32 今回の事件・事故について、あなたは捜査・公判の名義で事実関係を争っていいましたが、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 捜査・公判のいずれも認めない
2. 捜査で争ったが、公判では認めない
3. 捜査では認めないが、公判では争った
4. 捜査・公判のいずれも争った
5. その他 ( )

Q33 今回の事件・事故に対する判決の重さについて、あなたはどのように思いますが、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

1. 重い
2. 妥当
3. 軽い

Q34 今回の事件・事故に被害者の方がある方におたずねします（被害者の方がない場合はQ34の質問を飛ばして、36ページのQ35の質問に進んでください。）。

(1) 今回の事件・事故を起こした場所について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 高速道路（高速自動車国道、自動車専用道路）
2. 交差点（信号機などの交通整理あり）
3. 交差点（信号機などの交通整理なし）
4. 横断歩道（交差点を除く）
5. 路側帯・歩道の設けられた道路
6. 路側帯・歩道の設けられていない道路
7. 駐車場
8. その他 ( )

(2) 今回の事件・事故を起こした場所の状況について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入をしてください。

1. 特に気になることはなかった
2. 道路が狭い
3. 急カーブが多い
4. 交通量が多い
5. 人通りが多い
6. 車や自転車の走るスピードが速い
7. 歩道がない又は狭く、歩行者との距離が近い
8. 路上に車が停車していて通りにくい
9. 見通しが悪い
10. その他 ( )

(3) 被害者の方(同業者を含む)は何人いましたか。 \_\_\_\_\_人

(4) 被害者の方(同業者を含む)はあなたから見るとどのような立場の人だったか、あてはまる番号に○をつけてください。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

- |            |                     |
|------------|---------------------|
| 1. 面識なし    | 2. 配偶者(内縁関係や事実婚を含む) |
| 3. 親       | 4. 子                |
| 5. それ以外の親族 | 6. 交際相手             |
| 7. 友人・知人   | 8. 職場関係者            |
| 9. その他     |                     |

(5) 被害者の方の被害の程度について、あてはまる番号に○をつけてください。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 1. 死亡              | 2. 加療または全治6月以上      |
| 3. 加療または全治3月以上6月未満 | 4. 加療または全治2月以上3月未満  |
| 5. 加療または全治1月以上2月未満 | 6. 加療または全治1週間以上1月未満 |
| 7. 加療または全治1週間未満    | 8. わからない            |

(6) 被害者の方が怪我をしている場合、後遺症の有無について、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。被害者の方が怪我している場合、1人でも後遺症があれば、「1. 後遺症あり」に○をつけてください。

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 後遺症あり</li> <li>2. 後遺症なし</li> <li>3. わからない</li> </ol> |
|--|

(7) 今回の事件・事故を起こした当時の被害者の方の状況について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 横断歩道上を横断中</li> <li>2. 路側帯、歩道又は安全地帯上を歩行中</li> <li>3. その他歩行中（上記1、2を除く）</li> <li>4. 自転車運転中</li> <li>5. 自動二輪車・原動機付自転車運転中</li> <li>6. 自動車運転中</li> <li>7. あなたの自動車などに同乗中</li> <li>8. 相手の自動車などに同乗中</li> <li>9. その他（ ）</li> </ol> |
|--|

(8) 今回の事件・事故について、どの程度あなたに責任（過失）があると思いますか。あなたの考えに最も近い数字に一つだけ○をつけてください。

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. まったくない</li> <li>2. あまりない</li> <li>3. 半分くらいある</li> <li>4. それなりにある</li> <li>5. 全面的にある</li> </ol> |
|--|

(9) 今回の事件・事故を起こした当時、あなたは自動車などの保険（共済を含む）に加入していませんか。あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 対人無制限の任意保険に加入していた</li> <li>2. 対人限度額がある任意保険に加入していた</li> <li>3. 任意保険に加入しておらず、自賠責保険のみ加入していた</li> <li>4. 任意保険にも自賠責保険にも加入していなかった</li> <li>5. 勤務先が保険に加入していた</li> <li>6. わからない</li> </ol> |
|--|

(10) 今回の事件・事故について、あなたは被害者の方に対して損害賠償金の支払いをされましたか。あてはまる番号に○をつけてください。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

1. 全額賠償した	→	(11) △
2. 一部賠償した	→	(11) 及び (12) △
3. 賠償していない	→	(12) △
4. わからない	→	(13) △

(11) (10) の質問で、「1.全額賠償した」または「2.一部賠償した」に○をつけた方におたずねします。被害者の方に対する損害賠償金の支払いについて、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 自分の資産（作業報奨金以外の預貯金を含む）で支払った	
2. 加入していた保険で支払った	
3. 家族の資産で支払った	
4. 借金をして支払った	
5. 勤務先が支払った	
6. その他（	）

(12) (10) の質問で、「2.一部賠償した」または「3.賠償していない」に○をつけた方におたずねします。被害者の方に対する損害賠償金の支払いについて、あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。「6.全額賠償できる見込みはない」の方は、理由を記入してください。

1. 自分の資産で全額賠償できる見込み	
2. 加入していた保険で全額賠償できる見込み	
3. 家族の資産で全額賠償できる見込み	
4. 保険金の限度額を超えるかもしれないので、全額賠償できるかわからない	
5. 保険に加入していないため、全額賠償できるかわからない	
6. 全額賠償できる見込みはない	理由 ※「自分に補償金がないから」、「家族の支援が得られないから」など
7. わからない	

(13) 今回の事件・事故によってあなたに判決が出るまでの間の、あなた自身と被害者の方(被害者の方)が亡くなっていない場合はその御遺族)との接触状況について、あてはまる番号に○をつけてください(裁判の法廷で顔を合わせたときは除きます。)。被害者の方が複数いる場合は、あてはまる番号すべてに○をつけてください。

1. 直接会って謝罪をした	} (15) ^
2. 直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした	
3. 何もしなかった	

(14) (13) の質問で、「2. 直接会ってはいないが手紙などで謝罪をした」または「3. 何もしなかった」に○をつけた方におたずねします。あなた自身が被害者の方(御遺族)に直接会わなかった理由として、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 身柄拘束をされていたので、直接会いに行けなかったから
2. 保険会社から被害者(遺族)側に直接接触をしないように言われていたから
3. 被害者(遺族)側から直接会うことを拒否されたから
4. 被害者(遺族)側に直接会うのが怖かったから
5. 弁護士が対応していたから
6. その他( )

(15) 今回の事件・事故の被害者の方(被害者の方)が亡くなっていない場合はその御遺族)に対して、判決が出てからあなたが行ったことについて、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 1回手紙などを送り、謝罪をした
2. 2回以上手紙などを送り、謝罪をした
3. (作業報奨金以外の)自分の資産によって見舞金などを送金した
4. 作業報奨金から見舞金など(賠償金を含む)を送金した → (16) ^
5. 月給などに謝意をあげるなどの贈り物をした
6. 面会で謝罪した
7. 何もしなかった
8. その他( )

(16) (15) の質問で、「4. 作業報奨金から見舞金など(賠償金を含む)を送金した」に○をつけた方におたずねします。

(ア) 作業報奨金による見舞金などの送金を何人に行いましたか。 \_\_\_\_\_人

(イ) 作業報奨金による見舞金などの総額はいくらか。 \_\_\_\_\_円

【今後の運転などについての質問】

今後の自動車などの運転に関するあなたの考えについて、おたずねします。

Q35 今後の自動車などの運転について、あなたの考えにあてはまる番号に一つだけ○をつけてください。免許取消処分を受けたり、無免許の方は、再取得の資格期間が過ぎた後の予定について答えてください。

1. 今後も運転するつもり	}	Q36△
2. 必要があれば運転する可能性はある		
3. 今後は運転するつもりはない		→ Q37△
4. わからない		→ Q38△

Q36 Q35の質問で、「1. 今後も運転するつもり」または「2. 必要があれば運転する可能性はある」に○をつけた方におたずねします。

(1) 今後、自動車などを運転する理由や必要性について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 自動車などを運転する仕事をするつもりだから
2. 自動車などの運転ができないと仕事の選択肢が減るから
3. 自動車などの運転が趣味だから
4. 通勤・通学で使うから
5. 病院への通院で使うから
6. 買い物などの日常生活の足で使うから
7. 家族の送迎などで使うから
8. 自動車などを運転できる家族がないから
9. 居住地の近くに公共交通機関がないから
10. 居住地の近くにある公共交通機関の運行本数が少ないから
11. その他 ( )

(2) 今後も自動車などを運転する場合、あなたは何歳くらいまで運転を続けるつもりか決めていきますか。あてはまる番号に一つだけ○をつけてください。また、何歳くらいまで運転を続けるつもりか考えがある方は、数字を記入してください。

1. おおむね _____歳 頃までは運転を続けるつもり
2. 特に決めていない

Q37 Q35の質問で、「3. 今後は運転をするつもりはない」に○をつけた方におたずねします。今後、自動車などを運転しない理由について、あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 今回の事件、事故で自動車などを運転することが怖くなったから
2. 免許を再取得するのに費用や手間がかかるから
3. 自動車などに乗る必要があるときには、運転してもらえぬ家族や知人がいるから
4. 自動車などを運転しなくても公共交通機関や自転車を利用して生活ができるから
5. 家族や親しい人から運転をやめるように言われたから
6. 事故の被害者の方（御遺族）に、今後は自動車などを運転しないことを約束したから
7. 自分の裁判のときに、今後は自動車などを運転しないことを約束したから
8. 上手く（無事故で）運転をする自信がないから
9. その他（ ）

Q38 あなたが交通事件・事故を二度と起こさないようにするために、何が必要だと感じますか。あてはまる番号すべてに○をつけてください。「その他」の方は、具体的に記入してください。

1. 交通ルールを学ぶこと
2. 事故が起きやすい状況について知ること
3. アルコールや薬物（処方薬なども含む）が運転に与える影響について知ること
4. アルコールや薬物などの依存症の回復に向けた治療などを受けること
5. 感情をコントロールする訓練を受けること
6. 被害者の方（御遺族）の置かれた状況や心情を理解すること
7. 被害者の方（御遺族）への謝罪・被害弁償を行うこと
8. 今回の事件・事故が自分の家族に与えた影響について考えること
9. これからの生活について家族と話し合うこと
10. 運転などについて適切な助言をくれる人の言うことをきくこと
11. 交通ルールを軽視する人と距離を置くこと
12. 自分の運転を過信しないこと
13. 交通違反の取り締まりが厳しくなること
14. 刑罰が重くなること
15. その他（ ）

以上でアンケートは終わります。

お手数をおかけしますが、提出する前に、アンケートに回答もれや回答の重複がないか、今一度ご確認ください。

せっかく時間をかけてご回答いただいたアンケートを適切に活用させていただきます。よろしくお願いいたします。

ご協力ありがとうございました。



法務総合研究所研究部報告 69

---

令和 8 年 3 月 印刷

令和 8 年 3 月 発行

東京都千代田区霞が関 1 - 1 - 1

編集兼  
発行人 法務総合研究所

印刷所 株式会社日精ピーアール

---



